



ANNUAL REPORT 2013

RELATÓRIO ANUAL DE 1986

SUMÁRIO

A - ORGANOGAMA DA CBTU

B - SÍNTESE DO RELATÓRIO

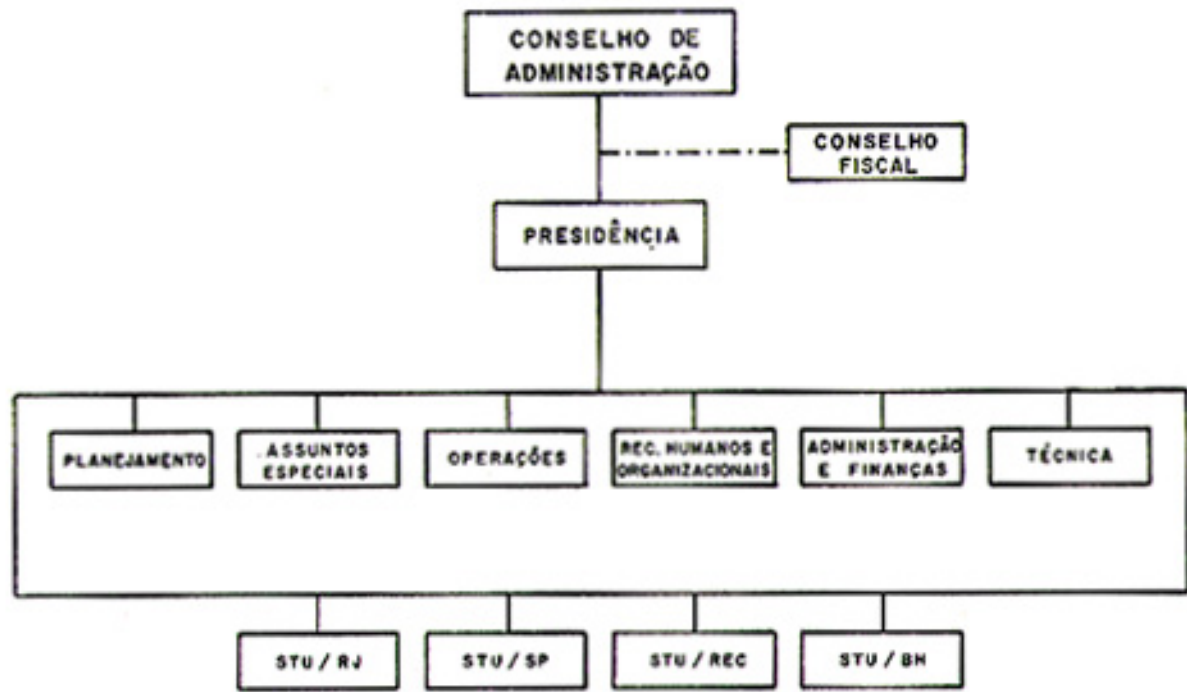
C - RELATÓRIO

- . APRESENTAÇÃO
- . ASPECTOS GERAIS
- . STU/RJ
- . STU/SP
- . STU/REC
- . STU/BH
- . CONCLUSÃO

D - ANEXOS

- . DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- . PARECER DO AUDITOR EXTERNO
- . PARECER DO CONSELHO FISCAL
- . RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
 ESTRUTURA ORGÂNICA SIMPLIFICADA
 EM 31 / 12 / 86



SENHORES ACIONISTAS

A Diretoria da Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, no cumprimento de preceitos legais e estatutários, submete à apreciação dos Senhores Acionistas o Relatório Anual de suas atividades referentes ao exercício de 1986 e as Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 1986 com os Pareceres da Auditoria e do Conselho Fiscal.

O EXERCÍCIO DE 1986

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU, no exercício de 1986, caracterizou sua atuação notadamente pelas atividades de:

- . operação dos sistemas do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Belo Horizonte;
- . modernização dos sistemas de trens suburbanos do Rio de Janeiro e de São Paulo;
- . continuação dos trabalhos de implantação do restante dos sistemas de trens metropolitanos de Recife e Belo Horizonte;
- . integração da Companhia ao Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes-PRODEST, em seu primeiro ano do quadriênio 1986-1989;
- . estudos para o seu desenvolvimento institucional visando uma descentralização que lhe permita otimizar a ação de suas unidades regionais;
- . valorização de seu quadro funcional mediante obtenção da aprovação de novo Plano de Cargos e Salários;
- . reaparelhamento e aprimoramento administrativo da Companhia.

O transporte realizado durante o ano foi de 457 milhões de passageiros, representando um decréscimo de 7% em relação a 1985, em que pese o início da operação comercial dos novos sistemas, em Recife e Belo Horizonte.

Essa retração no transporte foi determinada, basicamente, pela queda de 17% no número de passageiros transportados, no ano, pelo sistema do Rio de Janeiro, responsável hoje pela metade da produção da CBTU.

Em São Paulo não houve diferenças significativas no número de passageiros, esperando-se, todavia, seu crescimento com a entrada em circulação de novos trens.

A operação do trem metropolitano do Recife, que se processava desde 1985 no segmento Central-Edgard Werneck, foi estendida até a estação da Rodoviária registrando-se, no ano, o transporte de 11,6 milhões de passageiros.

Para o trem metropolitano de Belo Horizonte, o ano de 1986 foi marcado pela inauguração do trecho Lagoinha-Eldorado onde iniciou sua operação comercial, a partir de agosto, tendo, até o final do ano, transportado 2,6 milhões de pessoas.

A seguir são registrados, em síntese, os dados de maior significação, alusivos ao ano de 1986.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DO RIO DE JANEIRO - STU/RJ

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- a - Em 10 Jul, foi restabelecido o tráfego entre Santa Cruz e Itaguaí, após a conclusão da reconstrução da ponte sobre o Rio Guandu, no Ramal de Santa Cruz. A primeira viagem contou com a presença do Exmo Senhor Ministro dos Transportes, Engº JOSÉ REINALDO CARNEIRO TAVARES, do Presidente da RFFSA, Engº OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES e do Diretor-Presidente da CBTU, Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO, além de várias autoridades federais, estaduais e municipais.

- b - Entre os resultados alcançados em 1986, destacaram-se:
- . Total de passageiros transportados: 229 milhões;
 - . Passageiros pagantes transportados: 224 milhões;
 - . Média dos passageiros transportados nos dias úteis : 773 mil;
 - . Recorde diário: 865 mil passageiros transportados (06 Jan-2ª feira).

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1986

A programação orçamentária para o ano de 1986 foi de Cz\$ 1.188 milhões, sendo Cz\$ 909 milhões em moeda e Cz\$ 279 milhões em bens.

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade na melhoria das condições de segurança, confiabilidade do sistema e conforto do usuário;
- b - Continuação do programa de alargamento e eletrificação do subsistema de Bitola Métrica;
- c - Redução do intervalo entre trens para 5 minutos em primeira fase no trecho D. Pedro II-Deodoro e para 10 minutos nos trechos Deodoro-Sta Cruz, Deodoro-Japeri e Linha Auxiliar.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

Os recursos do ORCAP 86 foram aplicados, entre outros nos seguintes serviços e obras:

a - Concluídos

- . Reconstrução das pontes sobre o Rio Guandu e a Rua Ceará;
- . Reforma da estação de Magé;
- . Infra-estrutura do segmento Gramacho-São Bento do trecho em bitola métrica, visando ao assentamento da bitola de 1,60 m e futura eletrificação;
- . Modernização do sistema de sinalização no trecho D. Pedro II-Derby Clube;
- . Remanejamento de vias e remodelação do pátio da Cabina 2 (Derby Clube);

b - Em andamento

- . Reconstrução da ponte sobre a Av. Francisco Bicalho;
- . Infra-estrutura do segmento São Bento-Saracuruna do trecho em bitola métrica, visando ao assentamento da bitola de 1,60 m e futura eletrificação;
- . Construção das estações de Tancredo Neves e Anchieta;
- . Implantação dos equipamentos de CTC do trecho D. Pedro II-Deodoro, visando à redução do "headway" desse trecho para 5 minutos;
- . Modernização do sistema de sinalização, incluindo a montagem e instalação dos sistemas de multiplexação no CTC da Linha Auxiliar e da Leopoldina, visando à redução dos intervalos entre trens e à sua segurança;
- . Construção e instalação do Centro de Controle Operacional, tendo como objetivo o controle e centralização dos sistemas de sinalização, comunicação e distribuição de energia;
- . Reabilitação de trens-unidades elétricos (TUE's) da série 900 (COBRASMA) e discussão com a SANTA MATILDE sobre a modernização da série 800;
- . Modernização de TUE's da série 400 (GE).

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando, de acordo com a disponibilidade de recursos, dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Necessidade de recuperação do Subsistema de Bitola Estreita, incluindo o alargamento da bitola e eletrificação do trecho Gramacho-Saracuruna;
- b - Baixo desempenho dos trens-unidades elétricos das séries 800 (SANTA MATILDE) e 900 (COBRASMA);
- c - Escassez de pátios de estacionamento para facilitar a entrada em circulação de trens nas horas de pico;
- d - Necessidade de subestações de energia para evitar restrições de suprimento na Linha Auxiliar e na Leopoldina;
- e - Furto de cabos de cobre e alumínio, exigindo a sua substituição por cabos de fibra ótica, nos sistemas de telecomunicação e sinalização;
- f - Evasão de rendas e atropelamentos em face da falta de vedação da faixa de domínio.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE SÃO PAULO - STU/SP

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

Durante o ano de 1986, a STU/SP atendeu a um volume de passageiros transportados praticamente igual ao de 1985.

Entre os resultados apresentados em 1986, destacaram-se:

- . Total de passageiros transportados: 214 milhões;
- . Passageiros pagantes transportados: 210 milhões;
- . Média dos passageiros transportados nos dias úteis : 677 mil;
- . Recorde diário: 791 mil passageiros transportados (01 Set-2ª feira).

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1986

A programação orçamentária da STU/SP para o ano de 1986 foi de Cz\$ 1.132 milhões, dos quais Cz\$ 926 milhões em moeda e Cz\$ 206 milhões em bens.

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP-86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade de melhoria das condições de segurança, regularidade e confiabilidade dos sistemas operacionais;
- b - Aumento dos níveis de conforto e segurança dos usuários com a construção e reforma de estações, pátios e novas linhas;
- c - Prosseguimento da implantação das obras referentes à redução do intervalo entre trens para 7,5 minutos nos trechos Francisco Morato-Mauá e Roosevelt-Guaianazes.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

Os resultados do ORCAP 86 foram aplicados, entre outros, nos seguintes serviços e obras:

a - Concluídos

- . Prolongamento das plataformas em 10 estações, possibilitando a operação de composições de 8 e 12 carros;
- . Implantação de sistemas de sinalização e eletrificação de desvios para melhoria das condições operacionais;

b - Em fase de construção

- . Construção do novo lavador de TUE's em Jundiapéba;
- . Implantação da segunda via no trecho Mogi das Cruzes-Pa

- rada dos Estudantes;
- . Remodelação e ampliação do pátio de Mauã;

c - Em andamento

- . Remodelação da via permanente no trecho Engº Gualberto-Calmon Vianna;
- . Construção de 3 pontes no Córrego dos Meninos, para eliminar alagamentos freqüentes na via;
- . Remodelação e ampliação do pátio de Manoel Feio;
- . Construção dos pátios de Guaianazes e Mogi das Cruzes;
- . Construção da estação de Poã;
- . Duplicação da linha de alimentação para sinalização da Zona Leste visando à elevação de 4,4 kV para 13,8 kV;
- . Aquisição de 25 trens-unidades elétricos fabricados pela MAFERSA;
- . Modernização de TUE's da série 431 (MAFERSA).

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

Dentro das limitações financeiras a Companhia vem procurando dar solução a vários problemas, dentre os quais se destacam:

- a - Interferências da circulação dos trens de carga com os de passageiros dos subúrbios;
- b - Enchentes crônicas em alguns trechos, acarretando interrupções de tráfego;
- c - Evasão de renda e atropelamentos devido à falta de vedação da faixa de domínio;
- d - Falta de materiais de importação para manutenção dos Trens-unidades elétricos da frota de eletrocarros.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE RECIFE - STU/REC1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- a - Em agosto, foi estendido até a estação de Coqueiral, a operação do trecho Central-Edgard Werneck, que já vinha se processando desde 1985;
- b - Em setembro, o trecho Coqueiral-Rodoviária iniciou a operação;
- c - Entre os resultados alcançados destacaram-se:
 - . Total de passageiros transportados: 11,6 milhões;
 - . Passageiros pagantes transportados: 10,8 milhões;
 - . Média dos passageiros transportados nos dias úteis : 34 mil;
 - . Recorde diário: 142 mil passageiros transportados (01 Dez-2ª feira).

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1986

- a - A programação orçamentária da STU/REC para o ano de 1986 foi de Cz\$ 80 milhões em moeda;
- b - Além desses recursos existiu um programa de investimento, a cargo da EBTU, num montante de Cz\$ 405 milhões, dos quais Cz\$ 284 milhões em moeda e Cz\$ 121 milhões em bens.

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Extensão do trecho em operação comercial até a estação Rodoviária;

- b - Transporte médio de 90.000 passageiros/dia ao final de 1986;
- c - Realização de obras de entorno das estações para acesso e integração com o sistema viário.

4 - SITUAÇÃO DAS OBRAS

a - Obras Civis

Essas obras estão concluídas no trecho Central-Edgard Werneck e com mais de 95% executados nos trechos Edgard Werneck-Jaboatão e Coqueiral-Rodoviária. Neste último, os serviços remanescentes referem-se a obras nas estações de Curado e Alto do Céu;

b - Sistemas

Já foram executados 95% dos sistemas de alimentação elétrica, rede aérea, sinalização e telecomunicações;

c - Material Rodante

Foram recebidos em 1986 mais 9 TUE's, totalizando uma frota atual de 19 TUE's de quatro carros cada um, de um total de 25 TUE's contratados, todos de fabricação nacional (SANTA MATILDE).

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando dar solução aos problemas detectados no sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Operação precária, sem o ATC (Controle Automático de Trens) e CPC (Controle de Potência Centralizada), devido às pendências técnicas levantadas junto ao Consórcio TECNOFER;
- b - Falta de integração com o sistema de transporte rodoviário;

- c - Funcionamento, em caráter experimental, da bilhetagem automática.

SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE - STU/BH

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- a - Em agosto, o trecho Lagoinha-Eldorado, que vinha operando em regime experimental, iniciou sua operação comercial remunerada;
- b - Entre os resultados alcançados destacaram-se:
- . Total de passageiros transportados: 2,6 milhões;
 - . Passageiros pagantes transportados: 1,7 milhões;
 - . Média dos passageiros transportados nos dias úteis : 15 mil (na operação comercial);
 - . Recorde diário: 19 mil passageiros transportados.

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL 1986

A programação orçamentária da STU/BH para o ano de 1986 foi de Cz\$ 857 milhões, dos quais Cz\$ 689 milhões em moeda e Cz\$ 168 milhões em bens.

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuação das obras nos trechos Central-Eldorado, Central-Santa Inês e Santa Inês-São Paulo, com prioridade para o primeiro;

- b - Compatibilidade dos trabalhos no trecho Central-Eldorado , com 12,5 km, inaugurado em 1986, com intervalo entre trens de 15 minutos nessa primeira fase, apresentando uma oferta de transporte de 60.000 passageiros/dia.

4 - SITUAÇÃO DAS OBRAS

a - Obras Civis

Essas obras estão 93% concluídas no trecho Central-Eldorado, com 20% concluídos no trecho Central-Santa Inês e iniciadas no trecho Santa Inês-São Paulo.

Das principais obras em andamento, o Terminal Rodoviário de Eldorado e a Estação Central, se encontram com 95% e 70% das obras concluídas, respectivamente;

b - Sistemas

Já foram executados 85% dos sistemas de alimentação elétrica, rede aérea, sinalização e telecomunicações, no trecho Central-Eldorado;

c - Material Rodante

A frota permanece com 3 TUE's de quatro carros cada um, todos de fabricação nacional (COBRASMA), reforçada com um TUE série 900 emprestado pela STU/RJ.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre as quais se destacam:

- a - Falta de trens - O serviço comercial hoje realizado utiliza toda a frota da STU/BH (3 TUE's). A reserva operacional é constituída de um TUE série 900 emprestado pela STU/RJ;

- b - Demora na assinatura da renovação do crédito, esquema de financiamento comprador e a conclusão da renegociação com a COBRASMA que possibilitará a retomada da fabricação dos TUE's;
- c - Uma nova ampliação do horário do serviço comercial ocasionará uma falta de pessoal operativo nas áreas das estações, dos trens e da segurança;
- d - Deficiência de pessoal, instalações e recursos materiais na manutenção.

RECURSOS FINANCEIROS

Em 1986, a CBTU dispôs de um total de Cz\$ 6.639 milhões, dos quais Cz\$ 3.442 milhões destinados a investimentos e Cz\$ 3.197 milhões destinados a custeio.

Os recursos para investimento foram distribuídos segundo as origens e aplicações abaixo:

| R E C U R S O S | VALOR Cz\$10 ⁶ |
|-------------------------|------------------------------|
| Dotações do Tesouro | 945 |
| Convênios | 20 |
| Financiamentos Internos | 1.051 |
| Financiamentos Externos | 1.426 |
| T O T A L | 3.442 |

| INVESTIMENTOS | % |
|------------------|------------|
| STU/RJ | 35 |
| STU/SP | 33 |
| STU/REC | 2 |
| STU/BH | 25 |
| OUTROS | 5 |
| T O T A L | 100 |

Os recursos destinados a Outros Investimentos, equivalentes a 5% do total, destinaram-se à aplicação nos sistemas de Natal e Porto Alegre, ao Reparelhamento Administrativo e à Amortização Externa.

Os financiamentos externos somaram Cz\$ 1.426 milhões, dos quais Cz\$ 774 milhões em moeda e Cz\$ 652 milhões em Bens. Destinaram-se à continuação do Programa de Implantação do Trem Metropolitano de Belo Horizonte (61%) e à continuação dos Programas de Modernização dos Subúrbios do Rio de Janeiro (32%) e de São Paulo (7%).

Os financiamentos internos foram aplicados mais maciçamente em São Paulo (73%) do que no Rio de Janeiro (27%).

Os investimentos no Trem Metropolitano de Recife, foram originados do Convênio com a EBTU e do Programa de Integração Nacional-PIN.

A CBTU dispôs, em 1986, para suas despesas operacionais de Cz\$ 3.197 milhões, dos quais Cz\$ 1.585 milhões para cobrir gastos com Pessoal e encargos, Cz\$ 1.003 milhões destinados a Outros Custeios e Cz\$ 609 milhões para o Serviço da Dívida.

RECURSOS HUMANOS

A força de trabalho da Companhia, entre os meses de dezembro de 1985 e 1986, sofreu um acréscimo de 380 pessoas, evoluindo de 18.956 para 19.336 pessoas, o equivalente a 2%.

Entretanto é importante salientar que tal fato decorreu da entrada em operação dos sistemas de Recife e Belo Horizonte, onde foram preenchidas 843 novas funções operacionais, número que suplantou o decréscimo de 463 funcionários verificado na Administração Central, no Rio de Janeiro e em São Paulo.

CONCLUSÃO

O ano de 1986 foi o terceiro ano de existência da CBTU e o segundo em que cumpre orçamento próprio.

A sua estrutura interna vem se ajustando paulatinamente, em progressiva otimização destinada a adequá-la às suas necessidades. Estudos vêm-se desenvolvendo de modo a dotar suas unidades regionais da descentralização que lhes permita obter maior rendimento de suas atividades.

Durante o ano, a CBTU prosseguiu as obras em andamento e deu início a outras, destinadas à continuidade da modernização dos sistemas antigos e da implantação dos novos, integrada ao planejamento global do Ministério dos Transportes, através do Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes-PRODEST 1986-89.

Obteve-se a aprovação do novo Plano de Cargos e Salários o que contribuirá para a valorização de seu pessoal.

Embora o transporte tenha sofrido ligeiro declínio em relação ao ano anterior, o total transportado em 1986, somou 457 milhões de passageiros o que comprova a essencialidade do serviço prestado pela Companhia.

Diante dos resultados obtidos e com a disposição que a anima, a CBTU prosseguirá envidando esforços com vistas à consecução das metas estabelecidas e à continuação da prestação de seus serviços, cada vez mais aprimorados em termos de segurança, confiabilidade e conforto.

Rio de Janeiro(RJ), de fevereiro de 1987.

Diretor-Presidente

Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO

Diretores:

Dr. Arthur Ballerini

Dr. Carlos Aloysio Rabello

Dr. Henrique Otávio Botafogo Neves

Engº Nestor Rocha

Engº René Fernandes Schoppa

Dr. Wallace de Souza Vieira

APRESENTAÇÃO

O presente Relatório Anual, registra as principais atividades desenvolvidas pela CBTU durante o ano de 1986 e procura seguir as recomendações constantes do item 4 da Instrução Normativa SECIN/SEPLAN/PR nº 002, de 02 Fev 84.

Os aspectos gerais que iniciam o relatório, dizem respeito às atividades ou fatos focalizados globalmente para toda a Companhia ou relativos, particularmente, à Administração Central.

As informações alusivas a cada uma das Superintendências de Trens Urbanos (STU) estão registradas seqüencialmente para os sistemas do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Belo Horizonte.

Para cada STU, são enumerados dados relativos aos Resultados Operacionais, ao Orçamento de Capital do ano de 1986, aos objetivos visados na aplicação dos recursos disponíveis, aos Trabalhos Realizados com tais recursos e aos Principais Problemas detectados, aos quais a Diretoria vem dedicando especial atenção.

Encerrando o Relatório Anual, registram-se considerações julgadas pertinentes pela Diretoria como conclusão.

ASPECTOS GERAIS

Registram-se, a seguir, algumas informações de caráter geral julgadas relevantes e que não estão consignadas especificamente nas partes dedicadas individualmente a cada STU.

1 - DIRETORES EM GESTÃO NO EXERCÍCIOa - Composição da Diretoria em 31 Dez 86

Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO - Diretor-Presidente

Dr. ARTHUR BALLERINI - Diretor de Assuntos Especiais

Dr. CARLOS ALOYSIO RABELLO - Diretor de Administração e
Finanças

Dr. HENRIQUE OTÁVIO BOTAFOGO NEVES - Diretor de Planeja-
mento

Engº NESTOR ROCHA - Diretor Técnico

Engº RENÊ FERNANDES SCHOPPA - Diretor de Operações

Dr. WALLACE DE SOUZA VIEIRA - Diretor de Recursos Humanos
e Organizacionais

b - Alterações ocorridas no exercícioDiretor-Presidente

Em cerimônia realizada no dia 09 Abr na sede da Administração Central da CBTU e presidida pelo Engº OSIRIS STENGHEL GUIMARÃES, Presidente da RFFSA, foi empossado no cargo de Diretor-Presidente da CBTU, o Engº AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO que exerceu a função até 31 Dez. De 01 Jan até 09 Abr exerceu o cargo o Engº WALTER PEDRO BODINI, substituído, no período compreendido entre 26 Fev e 13 Mar, pelo Engº NESTOR ROCHA.

Diretor de Administração e Finanças

Inicialmente, como Diretor de Administração e Apoio, exerceram o cargo:

- a partir de 01 Jan, o Dr. ARARIPE SERPA, exonerado a pedido em 13 Fev;
- de 13 Fev a 31 Mar o Engº RENÊ FERNANDES SCHOPPA, em caráter provisório e cumulativo, substituído pelo Dr. FRANCISCO DE PAULA DE CASTRO LIMA no período compreendido entre 13 Mar a 31 Mar;
- de 31 Mar a 09 Abr, temporariamente, o Dr. FRANCISCO DE PAULA DE CASTRO LIMA;
- de 09 Abr a 18 Abr, efetivamente, o Dr. CARLOS ALOYSIO RABELLO.

A partir de 18 Abr e até 31 Dez, exerceu o cargo como Diretor de Administração e Finanças, o Dr. CARLOS ALOYSIO RABELLO.

Diretor de Assuntos Especiais

Em 05 Jun foi designado para o cargo, então recém-criado, o Dr. ARTHUR BALLERINI que o exerceu até 31 Dez.

Diretor de Operações

Exerceram o cargo:

- de 01 Jan a 18 Abr, o Engº NESTOR ROCHA;
- de 18 Abr a 31 Dez, o Engº RENÊ FERNANDES SCHOPPA, substituído no período compreendido entre 14 Nov e 31 Dez pelo Engº NESTOR ROCHA.

Diretor de Planejamento

Inicialmente, como Diretor de Planejamento e Finanças, exerceu o cargo, a partir de 01 Jan e até 18 Abr, o Engº RENÊ

FERNANDES SCHOPPA, substituído pelo Dr. CARLOS ALOYSIO RABELLO no período compreendido entre 13 Mar e 30 Mar.

A partir de 18 Abr e até 04 Jun, exerceu o cargo já como Diretor de Planejamento, o Engº RENÊ FERNANDES SCHOPPA.

A partir de 04 Jun e até 31 Dez o referido cargo foi exercido pelo Dr. HENRIQUE OTÁVIO BOTAFOGO NEVES.

Diretor de Recursos Humanos e Organizacionais

De 01 Jan a 31 Dez, exerceu o cargo o Dr. WALLACE DE SOUZA VIEIRA, substituído pelo Dr. PAULO RODRIGUES SOBRINHO no período compreendido entre 26 Fev e 19 Mar.

Diretor Técnico

Exerceu o cargo, em caráter provisório e cumulativo, entre 01 Jan e 13 Mar, o Engº NESTOR ROCHA, substituído pelo Engº FRANCISCO DE ASSIS BRITO BUZELIN no período compreendido entre 26 Fev e 13 Mar. Este, permaneceu em exercício de 13 Mar até 17 Abr.

De 18 Abr a 31 Dez exerceu o cargo, o Engº NESTOR ROCHA, substituído em seu período de férias iniciado em 17 Set pelo Dr. CARLOS ALOYSIO RABELLO.

2 - COMUNICAÇÃO SOCIAL

a - Imprensa

A Companhia publicou durante o ano a "RESENHA" e o "JORNAL DA CBTU", que se constituem em importantes veículos de divulgação de suas atividades e um eficiente canal de integração com seus empregados. As atividades da CBTU têm sido cobertas pela imprensa em geral por meio de entrevistas e "releases" que lhe são distribuídos, resultando em espaços de aproximadamente 12.000 centímetros de matérias gratuitas sobre a Companhia.

b - Palestras

Dentre as várias palestras realizadas por membros da Diretoria a autoridades e visitantes da CBTU e a entidades técnicas e de classe, podemos destacar:

- Em março, durante as "Jornadas Ferroviárias" realizadas em Madri-Espanha, pelo então Diretor-Presidente da CBTU Eng^o WALTER PEDRO BODINI, sobre o tema: "VANTAGENS COMPARATIVAS DA FERROVIA NO CONTEXTO GEO-ECONÔMICO BRASILEIRO";
- Pelo Diretor-Presidente da CBTU, Eng^o AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO:
 - . Na sede da Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil em 06 Ago, sobre "O PAPEL DA CBTU NA POLÍTICA DE TRANSPORTE URBANO NO PAÍS";
 - . Em Brasília, no I Encontro Nacional sobre Comércio Exterior no Setor Transportes, em 27 Ago, sobre o tema "A CBTU E O COMÉRCIO EXTERIOR NO SETOR TRANSPORTES";
 - . Em Brasília, para o Conselho de Administração da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, em 28 Out versando sobre a CBTU e suas atividades;
 - . No Rio de Janeiro, no Seminário Latino-Americano de Sistemas de Metrô, em 26 Nov, sobre a CBTU no contexto dos transportes urbanos no Brasil.

c - Relações Públicas

Dentre as várias atividades desenvolvidas para a execução de programações destinadas ao conagraçamento com o público externo, principalmente voltadas para o usuário do trem, podemos destacar:

- . Evento Comemorativo do "Dia da Árvore" com a participação de escolares no plantio de mudas de árvore nas estações, buscando humanizá-las e promover a integração da comunidade com a STU/RJ;

- . Exposição de cunho cultural "A História da Ferrovia Através do Selo";
- . "Projeto de Educação do Futuro Usuário" que entre outras atividades, propiciou passeio de escolares de 1ª e 2ª graus nos trens da Companhia conscientizando-os da importância da preservação desse importante veículo de transporte;
- . Participação da CBTU nas campanhas contra o sarampo, a poliomielite e a raiva, promovidas pelos Governos Estadual e Municipal.

No que diz respeito ao público interno, não foi menor a intensidade das atividades, salientando-se:

- . Comemoração do II Aniversário da CBTU, festejado com a família ferroviária;
- . Programa "O Dia da Criança" direcionado para os filhos dos funcionários da Administração Central, com projeção de filme infantil, horário para pintura com exposição dos trabalhos, passeio de trem e visitas;
- . Projetos, Lazer e Cultura, Exposição de Artes, Biblioteca do Lazer e Música ao Vivo.

d - Atividades Especiais

Com vistas a manter contato diário e permanente com o público usuário e os órgãos de divulgação, o Plantão Ferroviário permaneceu, durante as 24 horas do dia, informando sobre todos os assuntos relacionados com a operação ferroviária.

Atendeu a cerca de 55.000 usuários, por meio de telefone - mas e cartas, encaminhando suas sugestões e reclamações aos órgãos competentes para providências.

Em seu contato com a Imprensa, efetuou aproximadamente 10.000 atendimentos prestando informações sobre o movimento de passageiros, a operação dos trens, acidentes e outras ocorrências.

3 - SERVIÇOS JURÍDICOS

Na área jurídica da CBTU (AC) promoveram-se e executaram-se as medidas necessárias ao resguardo dos interesses da Companhia, destacando-se, entre outros:

- Na área jurídica de pessoal:
 - . continuidade da implantação do cadastro de processos trabalhistas, em computador, iniciada em 1985;
 - . acompanhamento de processos junto aos Tribunais Regional e Superior do Trabalho;
- Na área de direito privado:
 - . supervisão de cerca de quatro mil processos cíveis que tramitam pela Comarca do Rio de Janeiro;
 - . acompanhamento dos processos em que a Companhia (AC) seja parte e assistência nos casos em que ocorra o seu envolvimento;
- Na área de direito público:
 - . conclusão da sub-rogação dos contratos financeiros e comerciais oriundos da RFFSA e EBTU referentes aos sistemas de transporte ferroviário de responsabilidade da CBTU, à exceção do Trem Metropolitano de Recife;
 - . apreciação do texto do anteprojeto do novo Regulamento dos Transportes Ferroviários, conjuntamente com os representantes da CBTU junto a grupo de trabalho instituído no Ministério dos Transportes.

4 - LICITAÇÕES

Durante o exercício, foram realizadas licitações destinadas às compras centralizadas, cujo valor alcançou a cifra de Cz\$ 920 milhões, referente a recursos de capital e custeio gerenciados pela Administração Central.

No âmbito das Superintendências, foram realizadas licitações relativas às aquisições à custa dos recursos sob sua responsabilidade.

5 - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO SETOR TRANSPORTES - PRODEST

O Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes-PRODEST, é um instrumento de planejamento e programação do Ministério dos Transportes objetivando o desenvolvimento harmônico e integrado das várias modalidades de transportes, entre as quais o transporte ferroviário urbano de passageiros, representado pela CBTU.

A fim de prestar apoio para que sejam asseguradas as condições organizacionais e gerenciais para o início, desenvolvimento e conclusão dos projetos integrantes do PRODEST, conforme parâmetros e prazos previstos foi implantado o Sistema de Controle, Avaliação e Acompanhamento-CAA.

A CBTU, por intermédio de Grupo de Trabalho especialmente constituído para esse fim, participou da elaboração da versão do PRODEST 1986-89 e da implantação de seu Sistema de Controle, Avaliação e Acompanhamento-CAA.

6 - DESENVOLVIMENTO INSTITUCIONAL

Pela Portaria nº 199, de 07 Abr 86, foi constituída a Comissão de Desenvolvimento Institucional do Ministério dos Transportes CDI, como responsável pela execução dos estudos destinados a instruir, na área de Transporte, a implantação da Reforma da Administração Pública Federal cujo programa foi instituído pelo Decreto nº 91.309 de 04 Jul 85.

A CBTU, mediante a constituição de Grupo de Trabalho específico, procedeu durante o exercício, aos estudos e à formulação das proposições contendo alternativas de solução para a adequa

ção da Companhia aos princípios e diretrizes da Reforma sob os aspectos:

- Institucional e Organizacional;
- Funcional e Programático;
- Financeiro; e
- Operacional.

As atividades do Grupo de Trabalho da CBTU visaram a apresentar o estudo preliminar do modelo institucional e organizacional, diagnóstico e principais proposições, bem como as bases de um plano de ação para descentralização da Companhia.

7 - INFORMÁTICA

A realização do I Seminário de Informática da CBTU, em fevereiro, com a participação de representantes da Administração Central e das STU's do Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Belo Horizonte, bem como da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.-TRENSURB ensejou a formulação de proposições que culminaram, em agosto, com a aprovação das POLÍTICAS E DIRETRIZES BÁSICAS DE INFORMÁTICA DA CBTU e a criação do COMITÊ CENTRAL DE INFORMÁTICA.

Esse COMITÊ, conta em sua constituição, com a presença de todos os Diretores da Companhia, além de representantes da AC e de cada STU.

As STU's, passaram a contar com comitês locais de informática cujos membros são de designação da competência dos respectivos Superintendentes-Gerais.

A medida é de relevante alcance para a atuação dos meios de informática da Companhia e permitirá a:

- . padronização da exploração e do ambiente de "hardware";

- . definição dos equipamentos e do "software";
- . integração e a disseminação de sistemas aplicativos;
- . otimização do aproveitamento dos recursos.

8 - PATRIMÔNIO

As atividades desenvolvidas, no exercício, no Sistema de Patrimônio da CBTU se direcionaram para os objetivos básicos de:

- . Transferir os bens patrimoniais da RPFSA para a CBTU;
- . Manter os sistemas de controle de bens patrimoniais;
- . Aperfeiçoar o sistema de receitas patrimoniais da Companhia.

Dentre as várias atividades de execução do Sistema selecionam-se, para exemplificar, as dos projetos de publicidade e de a aproveitamento dos espaços aéreos.

O Projeto Publicidade objetiva o aproveitamento dos espaços disponíveis para a exploração publicitária, nos próprios da CBTU, com a finalidade de se obter receita extra-operacional e estimular a conservação das estações.

O Projeto Aproveitamento do Espaço Aéreo estuda a possibilidade da implantação de empreendimentos imobiliários nos espaços ociosos de propriedade da CBTU.

9 - MATERIAL

As principais atividades desenvolvidas na área de administração do material foram:

- . Implantação dos sistemas de material nas STU/BH e STU/REC;
- . Implementação das importações de equipamentos do projeto MIT SUI-IIA (Energia), no montante de 9,9 bilhões de ienes japoneses;

- . Providências para a implementação do projeto MITSUI-IIB (Sistema de ATC);
- . Aquisições centralizadas de material ferroviário e as relativas às importações de peças e equipamentos sobressalentes;
- . Coordenação do Núcleo de Articulação com a Indústria - NAI para nacionalização de equipamentos;
- . Gerenciamento dos contratos de aquisição e modernização de TUE's (Trens-unidades elétricos).

10 - RECURSOS HUMANOS

Apresentam-se, em anexo, os quadros referentes ao efetivo de pessoal e à força de trabalho da Companhia, onde se pode verificar a seguinte variação:

| | <u>DEZ 85</u> | <u>DEZ 86</u> | <u>DIFERENÇA</u> |
|-----------------------|---------------|---------------|------------------|
| Administração Central | 918 | 901 | - 17 |
| STU/RJ | 11758 | 11482 | - 276 |
| STU/SP | 5134 | 4964 | - 170 |
| STU/REC | 802 | 1348 | + 546 |
| STU/BH | 344 | 641 | + 297 |
| T O T A I S | <u>18956</u> | <u>19336</u> | <u>+ 380</u> |

Embora tenha havido uma redução de 463 funcionários na AC, STU/RJ e STU/SP, esse número foi suplantado pelo preenchimento de 843 novas funções operacionais, indispensáveis à operação dos novos sistemas de responsabilidade das STU/REC e STU/BH. A diferença de 380 funcionários representou um acréscimo de aproximadamente 2%, em relação a Dez 85.

De grande significação para a administração dos Recursos Humanos foi a aprovação, no exercício, do MODELO CONCEITUAL DE RECURSOS HUMANOS E ORGANIZACIONAIS, composto por 8 programas, desdobrados em 36 subprogramas e 136 projetos, que sinaliza os

principais problemas de recursos humanos e organizacionais da Companhia e formula, em grandes linhas, os elementos da solução desses problemas.

A configuração administrativa do mencionado Modelo se apoia nos seguintes programas:

- a - Integração Organizacional;
- b - Desenvolvimento da Organização;
- c - Desenvolvimento de Recursos Humanos;
- d - Humanização e Valorização da Qualidade de Vida do Trabalho Ferroviário;
- e - Abertura para o Ambiente;
- f - Orientação para a legitimidade e a Eficiência Organizacional;
- g - Eleição do Modelo Correspondente de Administração e
- h - Documentação.

A implantação do modelo com vigência no âmbito de toda a Companhia virá proporcionar um instrumento de grande eficácia para o Sistema de Recursos Humanos e Organizacionais.

Outro importante fato registrado no exercício, foi a obtenção da aprovação do novo Plano de Cargos e Salários, o que permitirá a valorização funcional dos empregados da Companhia mediante seu adequado enquadramento.

Entre as várias outras atividades desenvolvidas no ano de 1986 podemos ressaltar:

- . a criação, na área de Psicologia Organizacional, de subunidades de planejamento de recursos humanos e de cadastro de reserva, objetivando a otimização dos processos de recrutamento e de seleção;
- . a iniciação de programa visando, nos contratos de compra de equipamentos, o treinamento de técnicos da Companhia, permitindo a efetiva transferência de tecnologia e eficácia da

- operação e da manutenção;
- . a implantação, no âmbito da CBTU, do programa nacional de material didático;
- . a contínua colaboração para o aperfeiçoamento da estrutura organizacional;
- . o desenvolvimento de normas administrativas;
- . a busca da otimização funcional do Centro de Documentação;
- . a efetivação de convênios com casas de saúde, para o atendimento às vítimas de acidentes de trabalho, e
- . o aumento do efetivo, de 4 engenheiros e 8 supervisores de segurança do trabalho, através de recrutamento interno.

Ainda no tocante a Recursos Humanos convém registrar a ocorrência, no ano, de três greves, a pretexto de reivindicação salarial, que paralisaram setorialmente a CBTU nos dias:

- . 29 Abr a 02 Mai - AC e STU/RJ;
- . 04 Nov - AC e STU/RJ
- . 12 Dez - STU/REC.

PESSOAL

| ÓRGÃO | | 1985 | | | 1986 | | |
|---------------------------------|--------------------------------|----------------|---------------|--------|----------------|---------------|--------|
| | | NÍVEL SUPERIOR | OUTROS NÍVEIS | TOTAL | NÍVEL SUPERIOR | OUTROS NÍVEIS | TOTAL |
| AC | PRESIDÊNCIA | 50 | 79 | 129 | 54 | 73 | 127 |
| | DIR. ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS | 45 | 143 | 188 | 66 | 175 | 241 |
| | DIR. TÉCNICA | 124 | 85 | 209 | 110 | 82 | 192 |
| | DIR. OPERAÇÕES | 51 | 22 | 73 | 43 | 27 | 70 |
| | DIR. PLANEJAMENTO | 67 | 64 | 131 | 43 | 43 | 86 |
| | DIR. REC. HUM. ORGANIZACIONAIS | 77 | 81 | 158 | 74 | 83 | 73 |
| | SOMA | 414 | 474 | 888 | 390 | 483 | 873 |
| STU-RJ | ADMINISTRAÇÃO | 199 | 1.979 | 2.178 | 214 | 1.964 | 2.178 |
| | VIA PERMANENTE | 60 | 2.998 | 3.058 | 73 | 3.075 | 3.148 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 30 | 2.194 | 2.224 | 36 | 2.350 | 2.386 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÇÃO | 13 | 3.618 | 3.631 | 11 | 3.599 | 3.610 |
| | SOMA | 302 | 10.879 | 11.091 | 334 | 10.988 | 11.322 |
| STU-SP | ADMINISTRAÇÃO | 121 | 902 | 1.023 | 144 | 850 | 994 |
| | VIA PERMANENTE | 12 | 731 | 743 | 13 | 726 | 739 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 30 | 1.679 | 1.709 | 34 | 1.675 | 1.709 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÇÃO | 17 | 1.456 | 1.473 | 13 | 1.383 | 1.396 |
| | SOMA | 180 | 4.768 | 4.948 | 204 | 4.634 | 4.838 |
| STU-REC | ADMINISTRAÇÃO | 79 | 271 | 350 | 77 | 274 | 351 |
| | VIA PERMANENTE | 3 | 30 | 33 | 3 | 72 | 75 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 24 | 155 | 179 | 26 | 326 | 352 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÇÃO | 14 | 220 | 234 | 14 | 551 | 565 |
| | SOMA | 120 | 676 | 796 | 120 | 1.223 | 1.343 |
| STU-BH | ADMINISTRAÇÃO | 56 | 78 | 134 | 75 | 144 | 219 |
| | VIA PERMANENTE | 4 | 3 | 7 | 4 | 13 | 17 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | 28 | 77 | 105 | 27 | 183 | 210 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÇÃO | 13 | 81 | 94 | 20 | 167 | 187 |
| | SOMA | 101 | 239 | 340 | 126 | 507 | 633 |
| SUBTOTAL | | 1.117 | 16.946 | 18.063 | 1.174 | 17.835 | 19.009 |
| PESSOAL NÃO INCLUIDO NO PCC/PCS | | 893 | | | 327 | | |
| TOTAL | | 18.956 | | | 19.336 | | |
| TRENSURB | ADMINISTRAÇÃO | - | - | - | 47 | 221 | 268 |
| | VIA PERMANENTE | - | - | - | 3 | 77 | 80 |
| | MAN. EQUIP. TRANSPORTES | - | - | - | 45 | 324 | 369 |
| | TRÁFEGO MOV. E TRACÇÃO | - | - | - | 16 | 565 | 581 |
| | SUBTOTAL | 109 | 1.116 | 1.225 | 111 | 1.187 | 1.298 |
| TOTAL GERAL | | 20.181 | | | 20.634 | | |

OBS.: (-) Dados não levantados.

EVOLUÇÃO DA FORÇA DE TRABALHO
 (PESSOAL DO QUADRO + CEDIDOS + CONTRATADOS)

| EXISTÊNCIA EM | ADM. CENTRAL | R. JANEIRO | S. PAULO | RECIFE | B. HORIZONTE | TOTAL |
|------------------------------|--------------|------------|----------|--------|--------------|--------|
| 02.84 (Criação da CBTU) | 807 | 11.717 | 4.081 | 113 | 107 | 16.825 |
| 12.84 | 900 | 12.150 | 4.841 | 537 | 232 | 18.660 |
| 07.85 (Decreto nº 91.404) | 929 | 12.022 | 5.172 | 780 | 346 | 19.249 |
| 12.85 | 918 | 11.758 | 5.134 | 802 | 344 | 18.956 |
| 03.86 | 915 | 11.566 | 5.016 | 791 | 347 | 18.635 |
| 06.86 | 917 | 11.462 | 5.203 | 999 | 648 | 19.229 |
| 09.86 | 910 | 11.351 | 5.132 | 1.152 | 646 | 19.191 |
| 12.86 | 901 | 11.482 | 4.964 | 1.348 | 641 | 19.336 |

11 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1986

a - Orçamento de Capital - ORCAP

- Investimentos e Reparelhamento Administrativo:

Cz\$ 10³

| DESTINO | APROVADO | REALIZADO |
|---------------------------------|------------------|------------------|
| Adm. Central | - | - |
| Rio de Janeiro | 1.188.506 | 1.091.475 |
| São Paulo | 1.131.763 | 974.211 |
| Recife | 80.000 | 56.767 |
| B. Horizonte | 856.617 | 730.127 |
| Reparlamento Administrativo | 21.370 | 16.711 |
| Amortização Financiamentos | 70.391 | - |
| P. Alegre (inversão financeira) | 7.960 | 7.960 |
| Natal (transf. RFFSA) | 5.000 | 5.000 |
| Aplicações de 1985 | 80.000 | 80.000 |
| T O T A L | 3.441.607 | 2.962.251 |

b - Orçamento de Custeio - ORCUST

- Pessoal, material, serviços de terceiros e serviço da dívida:

Cz\$ 10³

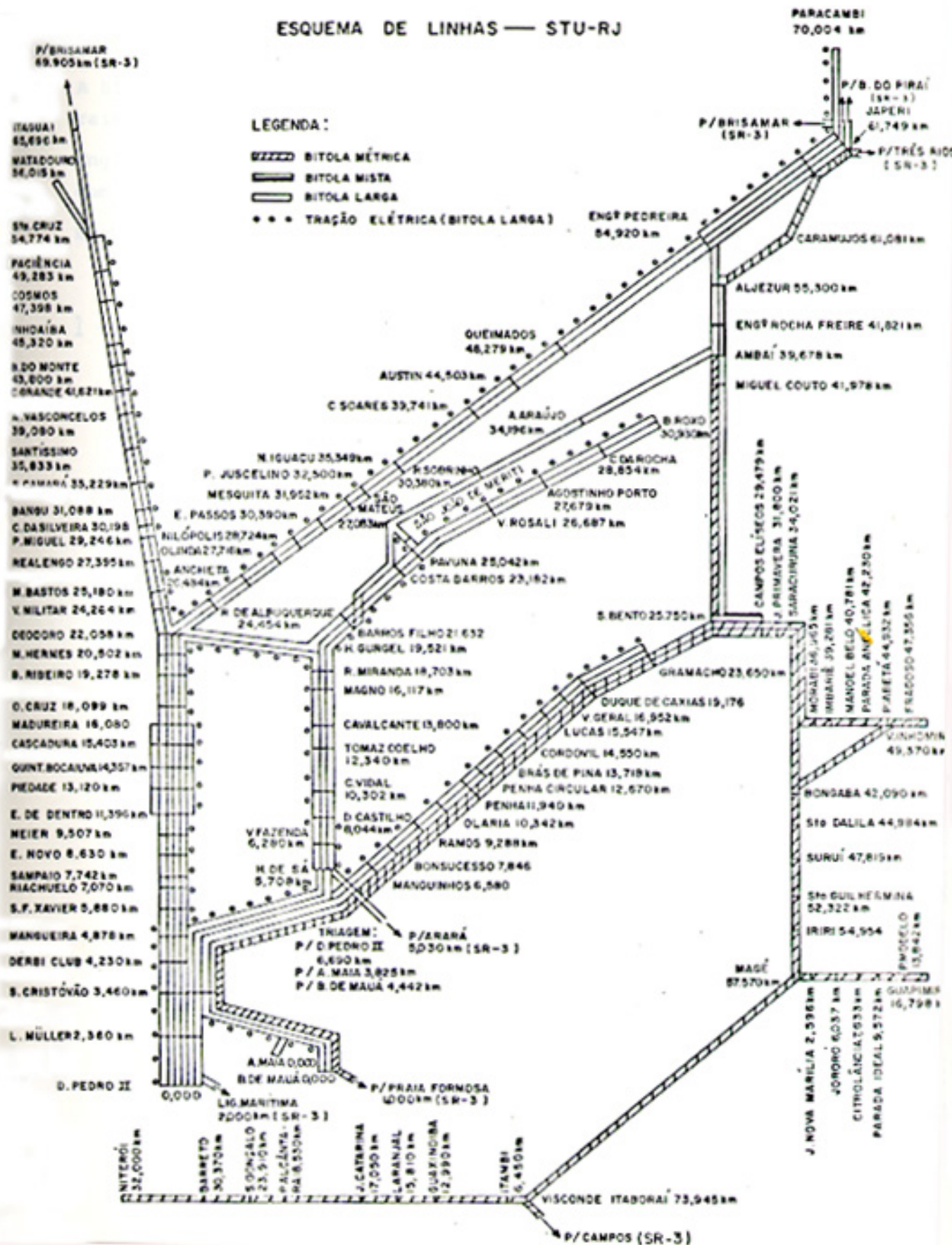
| DESTINO | APROVADO | REALIZADO |
|------------------|------------------|------------------|
| Adm. Central (1) | 1.208.231 | 1.145.592 |
| Rio de Janeiro | 1.185.913 | 1.150.960 |
| São Paulo | 578.536 | 562.083 |
| Recife | 147.873 | 136.458 |
| B. Horizonte | 76.423 | 74.953 |
| T O T A L | 3.196.976 | 3.070.046 |

(1) Inclui todo o serviço da dívida.

REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO



ESQUEMA DE LINHAS — STU-RJ



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DO RIO DE JANEIRO - STU/RJ

A STU teve durante o ano de 1986 os seguintes Superintendentes - Gerais:

Eng^o NESTOR ROCHA, no período de 01 Jan a 14 Abr, cumulativamente com as funções de Diretor da Companhia.

Eng^o JESUÍNO QUIRINO DA SILVA, a partir de 14 Abr até 31 Dez.

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- o sistema de trens suburbanos do Rio de Janeiro transportou, em 1986, 229 milhões de passageiros o que representa a meta de da produção da Companhia.
- Desde 1976, com 149 milhões de passageiros, verificou-se um crescimento de transporte contínuo, à taxa média anual de 7,96% até 1984.
- Em 1985, em relação ao ano anterior, a produção no sistema praticamente se manteve, com pequena retração em torno de 0,3%.
- O transporte do ano de 1986, portanto, ao descer para a marca dos 229 milhões de passageiros, causou um decréscimo de 16,4% em relação a 1985, igualando a marca de 1983.
- Essa redução no transporte pode ser atribuída:
 - . à saturação do sistema;
 - . à evasão crescente de rendas;
 - . ao crescimento do Índice de indisponibilidade dos trens;
 - . ao aumento do "headway" do Subsistema Deodoro, decorrente das interrupções do tráfego que se fazem necessárias para a implantação dos novos sistemas de sinalização e telecomunicações.

- A evolução relativa, entre 1976 e 1986, da distribuição ponderada do transporte pelos subsistemas, pode ser observada no quadro seguinte, que evidencia a importância atual assumida pelo Subsistema Deodoro.

MÉDIA DOS DIAS ÚTEIS

| ANOS SUBSISTEMA | 1976 | | 1986 | | EVOLUÇÃO % |
|--------------------|-------|--------|-------|--------|---------------|
| | MÉDIA | PESO % | MÉDIA | PESO % | |
| Deodoro | 177 | 34 | 359 | 46 | 102,8 |
| Japeri | 135 | 26 | 131 | 17 | - 3,0 |
| Santa Cruz | 95 | 18 | 124 | 16 | 30,5 |
| Linha Auxiliar | 40 | 8 | 53 | 7 | 32,5 |
| Leopoldina | 46 | 9 | 87 | 11 | 89,1 |
| B.Estreita | 28 | 5 | 19 | 3 | -32,1 |
| T O T A L | 521 | 100 | 773 | 100 | 48,4 |

milhares de passag.

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

PERÍODO 76 / 86(10³)

| ANO | TOTAL | ACRÉSCIMO (%) | | RECORDE MENSAL |
|------|---------|---------------|-----------|----------------|
| | | ANUAL | ACUMULADO | |
| 1976 | 148.905 | - | - | 13.936 (OUT) |
| 1977 | 159.720 | 7,3 | 7,3 | 14.796 (OUT) |
| 1978 | 166.767 | 4,4 | 12,0 | 14.919 (AGO) |
| 1979 | 167.949 | 0,7 | 12,8 | 16.102 (OUT) |
| 1980 | 185.149 | 10,2 | 24,3 | 16.909 (JUL) |
| 1981 | 196.346 | 6,0 | 31,9 | 17.519 (OUT) |
| 1982 | 207.995 | 5,9 | 39,7 | 18.991 (AGO) |
| 1983 | 230.656 | 10,9 | 54,9 | 21.683 (AGO) |
| 1984 | 274.890 | 19,2 | 84,6 | 25.536 (OUT) |
| 1985 | 273.998 | - 0,3 | 84,0 | 25.022 (OUT) |
| 1986 | 229.095 | -16,4 | 53,9 | 21.242 (OUT) |

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/RJ

(10³)

| MESES | REMUNERADOS | | | | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1986 |
|-----------|-------------|---------|------------|-------|-----------|---------|------------|-------|---------------------------|------|---------------|---------------------------|
| | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | |
| | 1985 | 1986 | MESES | ANUAL | 1985 | 1986 | MESES | ANUAL | 1985 | 1986 | | |
| JANEIRO | 22.698 | 20.147 | - 1,3 | -11,2 | 23.314 | 20.616 | 1,6 | -11,6 | 893 | 810 | - 9,3 | 865 |
| FEVEREIRO | 19.034 | 16.668 | -17,3 | -12,4 | 19.769 | 17.020 | -17,4 | -13,9 | 887 | 772 | -13,0 | 829 |
| MARÇO | 22.919 | 19.000 | 14,0 | -17,1 | 23.645 | 19.356 | 13,7 | -18,1 | 909 | 794 | -12,7 | 829 |
| ABRIL | 21.485 | 17.603 | - 7,4 | -18,1 | 22.075 | 18.569 | - 4,1 | -15,9 | 856 | 769 | -10,2 | 819 |
| MAIO | 22.950 | 16.542 | - 6,0 | -27,9 | 23.594 | 16.929 | - 8,8 | -28,2 | 899 | 747 | -16,9 | 805 |
| JUNHO | 21.243 | 18.227 | 10,2 | -14,2 | 21.873 | 18.636 | 10,1 | -15,2 | 909 | 753 | -17,1 | 810 |
| JULHO | 23.293 | 19.593 | 7,5 | -15,9 | 23.953 | 20.019 | 7,4 | -16,2 | 891 | 750 | -15,8 | 784 |
| AUGOSTO | 23.750 | 19.688 | 0,5 | -17,1 | 24.417 | 20.119 | 0,5 | -17,6 | 919 | 791 | -13,9 | 819 |
| SETEMBRO | 23.022 | 19.823 | 0,7 | -13,9 | 23.642 | 20.226 | 0,5 | -14,4 | 951 | 794 | -16,5 | 824 |
| OUTUBRO | 24.385 | 20.841 | 5,1 | -14,5 | 25.022 | 21.242 | 5,0 | -15,1 | 929 | 799 | -14,0 | 837 |
| NOVEMBRO | 21.185 | 17.576 | 4,3 | -17,0 | 21.753 | 17.907 | -15,7 | -17,7 | 873 | 756 | -13,5 | 811 |
| DEZEMBRO | 20.410 | 18.149 | 3,3 | -11,1 | 20.941 | 18.462 | 3,1 | -11,8 | 837 | 744 | -11,1 | 810 |
| TOTAL | 266.474 | 223.857 | - | -16,0 | 273.998 | 229.095 | - | -16,4 | 897 | 773 | -13,8 | - |

DADOS ESTATÍSTICOS

| ESPECIFICAÇÃO | UNID. | 1985 | 1986 |
|----------------------------------|--------|-----------|-----------|
| EXTENSÃO DAS VIAS | Km | 380 | 380 |
| Bitola de 1,00 m | Km | 154 | 154 |
| Bitola de 1,60 m | Km | 226 | 226 |
| Eletrificadas | Km | 165 | 165 |
| LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO (1) | Un | 47 | 49 |
| Diesel (Bitola 1,00 m) | Un | 17 | 19 |
| Diesel (Bitola 1,60 m) | Un | 30 | 30 |
| CARROS EM TRÁFEGO (1) | Un | 772 | 770 |
| Bitola de 1,00 m | Un | 72 | 76 |
| Bitola de 1,60 m | Un | 700 | 694 |
| Carros motores | Un | 328 | 327 |
| Carros reboques | Un | 372 | 367 |
| TRENS FORMADOS | Un | 294.324 | 299.354 |
| Bitola de 1,00 m | Un | 29.068 | 34.296 |
| Bitola de 1,60 m | Un | 265.256 | 265.058 |
| PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | Milhar | 273.998 | 229.095 |
| Bitola de 1,00 m | Milhar | 7.889 | 6.130 |
| Bitola de 1,60 m | Milhar | 266.109 | 222.965 |
| PASSAGEIROS Km | Milhar | 7.259.566 | 6.445.554 |
| Bitola de 1,00 m | Milhar | 212.990 | 171.235 |
| Bitola de 1,60 m | Milhar | 7.046.576 | 6.274.319 |
| TONELADAS Km ÚTEIS | Milhar | 508.170 | 430.846 |
| TONELADAS Km BRUTAS | Milhar | 4.091.149 | 3.948.313 |
| DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO (2).. | Milhar | 1.337 | 1.134 |
| PRODUTIVIDADE | | | |
| Unidade Motriz (3) | Milhão | 21,5 | 19,7 |
| Carros (4) | Milhão | 9,4 | 9,3 |
| Pessoal (5) | Milhar | 665 | 570 |

- NOTA:
1. VALORES MÉDIOS ANUAIS
 2. TONELADA QUILOMETRO ÚTIL DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO LINHA
 3. UNIDADE DE TRÁFEGO (PASSAG./KM) POR CARROS MOTORES EM TRÁFEGO
 4. PASSAGEIROS QUILOMETRO/CARRO (MOTOR E REBOQUE EM TRÁFEGO)
 5. UNIDADE DE TRÁFEGO POR EMPREGADO

DESEMPENHO DA FROTA

Índice de Carregamento

| <u>Ano</u> | <u>Nº Passag.</u> | <u>Viagens Realizadas</u> | <u>Pass/Viagem</u> |
|------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| 1985 | 273.998 x 10 ³ | 294.324 | 931 |
| 1986 | 229.095 x 10 ³ | 299.354 | 765 |

Carro-Km

| <u>Ano</u> | <u>Carro-Km</u> | <u>Média Mensal</u> |
|------------|-----------------|---------------------|
| 1985 | 70.009.000 | 5.834.000 |
| 1986 | 75.383.850 | 6.282.000 |

Índice de Regularidade

| <u>Ano</u> | <u>Viagens Realizadas</u> | <u>Viagens Programadas</u> | <u>Índice</u> |
|------------|---------------------------|----------------------------|---------------|
| 1985 | 294.324 | 321.292 | 91,6 |
| 1986 | 299.354 | 329.108 | 91,0 |

Disponibilidade

| SÉRIE | ÍNDICE DE DISPONIBILIDADE (MÉDIA) | |
|-------|-----------------------------------|------|
| | 1985 | 1986 |
| 400 M | 90,1 | 86,1 |
| 500 | 86,8 | 89,5 |
| 700 | 91,5 | 87,6 |
| 800 | 82,8 | 86,5 |
| 900 | 81,4 | 81,0 |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1986

Cz\$ 10³

| F O N T E S | | DOTAÇÃO APROVADA |
|-------------|-------------------------|------------------|
| MOEDA | DO | 321.157 |
| | PME | 137.778 |
| | BNDES | 253.887 |
| | B. TOKYO | 166.586 |
| | BNDES (Série 200) | 30.000 (*) |
| BENS | MITSUI II - A (Energia) | 199.598 |
| | CR. LYONNAIS | 79.500 |
| T O T A L | | 1.188.506 |

(*) Até 31.12 o contrato respectivo não foi assinado.

Cz\$ 10³

| U S O S | DOTAÇÃO | |
|---|-----------|------------|
| | PREVISTA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 129.920 | 151.461 |
| - Estações e Terminais | 36.371 | 36.406 |
| - Oficinas e Abrigos | 67.671 | 53.869 |
| - Aquisição de Veículos Auxiliares | 26.123 | 23.983 |
| - Constr.Prédios Administrativos | 36.860 | 32.352 |
| - Estudos, Projetos e Assistência Técnica | 32.592 | 29.067 |
| - Sistema Eletrificação | 218.074 | 198.190 |
| - Sistema Sinalização | 212.838 | 203.359 |
| - Sistema Telecomunicação | 67.519 | 47.375 |
| - Centro Controle Operacional | 22.944 | 23.319 |
| - Material Rodante | 337.594 | 292.074 |
| T O T A L | 1.188.506 | 1.091.475 |

3. - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade na melhoria das condições de segurança, confiabilidade do sistema e conforto do usuário;
- b - Continuação do programa de alargamento e eletrificação do subsistema de bitola métrica;
- c - Redução do intervalo entre trens para 5 minutos em primeira fase no trecho D. Pedro II-Deodoro e para 10 minutos nos trechos Deodoro- Santa Cruz, Deodoro-Japeri e Linha Auxiliar.

Essa redução, tem como meta propiciar uma oferta de transporte de até 1.800.000 passageiros/dia em 1989.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1986, destacaram-se:

- CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL: concluído o projeto de arquitetura e instalações (elétricas, hidráulicas, detecção e proteção contra incêndio, ar condicionado). Estudo sobre as atividades de Treinamento de Pessoal para implantação do CCO.
- SEPARAÇÃO DOS SISTEMAS DE CARGA E URBANO: em andamento os estudos relacionados à remodelação dos sistemas de transporte ferroviário de carga e urbano de passageiros.
- COMPLEXO DE PACIÊNCIA: procedidos os estudos iniciais, e em elaboração o projeto para as obras do Complexo de Paciência (pátio, lavador de TUE's, frezadora de rodas e oficina de manutenção).

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade na melhoria das condições de segurança, confiabilidade do sistema e conforto do usuário;
- b - Continuação do programa de alargamento e eletrificação do subsistema de bitola métrica;
- c - Redução do intervalo entre trens para 5 minutos em primeira fase no trecho D. Pedro II-Deodoro e para 10 minutos nos trechos Deodoro- Santa Cruz, Deodoro-Japeri e Linha Auxiliar.

Essa redução, tem como meta propiciar uma oferta de transporte de até 1.800.000 passageiros/dia em 1989.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1986, destacaram-se:

- CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL: concluído o projeto de arquitetura e instalações (elétricas, hidráulicas, detecção e proteção contra incêndio, ar condicionado). Estudo sobre as atividades de Treinamento de Pessoal para implantação do CCO.
- SEPARAÇÃO DOS SISTEMAS DE CARGA E URBANO: em andamento os estudos relacionados à remodelação dos sistemas de transporte ferroviário de carga e urbano de passageiros.
- COMPLEXO DE PACIÊNCIA: procedidos os estudos iniciais, e em elaboração o projeto para as obras do Complexo de Paciência (pátio, lavador de TUE's, frezadora de rodas e oficina de manutenção).

- TRENS UNIDADES ELÉTRICOS
 - . SÉRIE 1 a 101: realizados estudos para transformação em bitola métrica, em substituição aos carros PIDNER que serão transferidos para o Nordeste;
 - . SÉRIES 200 e 400: realizados estudos para modernização;
 - . SÉRIES 800 e 900: análise de serviços necessários para reabilitação.
- REDE AÉREA: elaborados estudos e projetos para modernização e reforço da rede aérea, incluindo novo plano de posteação, para os trechos: L. Muller-D. Pedro, Deodoro-N. Iguaçu. Projeto de modernização do Sistema de 4,4 kV. Estudo do sistema de 44 kV.
- PONTE SOBRE O RIO GUANDU: inspeções e acompanhamento da fabricação e montagem da ponte metálica, na FEM, para o Rio Guandu.
- PÁTIO DE D. PEDRO II: em elaboração o projeto de construção do novo Pátio de D. Pedro II, incluindo remodelação na Gare, a integração com transportes de ônibus, metrô etc.
- PLANO DIRETOR: análise das versões preliminar e final do PD para os trens de subúrbio do Rio de Janeiro.
- SINALIZAÇÃO: análise de projetos, acompanhamento de instalações para os equipamentos dos Sistemas Nippon Signal e Wabco. Projetos de sinais automáticos novos (bloqueio) para os ramais de Japeri e Santa Cruz. Elaboração de PVS (Plano de Vias e Sinais) para os ramais da Leopoldina e L. Auxiliar.
- NOVA ESTAÇÃO TANCREDO NEVES: análise do projeto estrutural para construção da nova estação.
- REMODELAÇÃO DE VIA: projetos para capeamento de pontilhões; projeto de recuperação da infra-estrutura no trecho Lauro Muller-Deodoro. Ante-projeto para passagem inferior de veículos em Vila Inhomirim.

- OFICINAS E LAVADOR EM BARÃO DE MAUÁ: estudos para implantação de lavador de TUE's e linhas de estacionamento. Projeto básico para instalação de oficina de manutenção de TUE's.
- TELECOMUNICAÇÕES: análises referentes ao fornecimento e instalação de equipamentos de radiotelefonia UHF/PCM na área STU/RJ.
Projeto para o prédio e torres, no Sumaré, para antenas de rádio-transmissão. Ampliação do Sistema VHF na Bitola Estreita.
- GRAMACHO-SARACURUNA: projeto de alargamento da bitola no trecho. Estudo do plano de vias e leiaute dos pátios de Gramacho, São Bento, Jardim Primavera, Campos Eliseos e Saracuruna. Estudos para implantação da rede aérea, sistemas de telecomunicações e sinalização.
- PÁTIO E LAVADOR DE TUE's EM JAPERI: estudos e projeto para implantação do pátio e lavador de TUE's.
- ESTAÇÕES DE SÃO CRISTÓVÃO E MARACANÃ: estudos para implantação da Estação de São Cristóvão, e para reforma/remodelação da Estação Maracanã.
- PROJETOS:
 - . Projetos de remodelação para os trechos: D.Pedro II-Deodoro, Deodoro-N.Iguaçu, Deodoro-Bangu, D.Pedro II-Belford Roxo, B.Mauá-D.Caxias, Honório Gurgel-Deodoro.
 - . Estudos para sinalização do trecho Gramacho-Saracuruna.

b - OBRAS

Serviços concluídos:

- Reconstrução das pontes sobre a rua Ceará e no rio Guandu;
- Remanejamento de vias e remodelação do pátio da Cabine 2 (Derby Clube);
- Muro de arrimo em Engenheiro Leal;
- Infra-estrutura de alargamento da plataforma no trecho Gramacho-S.Bento (5 km);
- Aquisição de 29.000 dormentes de concreto;
- Aquisição de 912 t de trilhos TR-57;
- Aquisição de equipamentos para reaparelhamento dos laboratórios de eletrificação, sinalização, telecomunicação e via permanente;
- Reforma da estação de Magé;
- Reforma de galpão em José dos Reis;
- Reforma do 4º pavimento do prédio D.Pedro II;
- Modernização do sistema de sinalização no Trecho D.Pedro II-Derby Clube;
- Aquisição de 150 postes de concreto para substituição na Linha Auxiliar e Leopoldina;
- Reforma geral no sistema de sonorização em 21 estações;

Em andamento:

- Modernização da via permanente do trecho Engº Dentro - Madureira;
- Reforço da estrutura do viaduto sobre a Av. Francisco Bicalho;
- Recuperação dos viadutos rodoviários de Realengo, Av.Nazaré e Mesquita;
- Construção das estações de Tancredo Neves e Anchieta;
- Reforma das estações de Lages, Dr. Eiras, Paracambi e Belford Roxo;
- Construção do lavador de Japeri;
- Recuperação do abrigo São Diogo;

- Construção do laboratório de telecomunicação em Deodoro;
- Reforma de almoxarifados;
- Reforma das instalações elétricas do sistema de prevenção e combate a incêndio no prédio de D.Pedro II;
- Reforma e reaparelhamento dos restaurantes da Locomoção, Baroneza e José dos Reis;
- Reforço e substituição de estruturas metálicas de rede aérea no trecho D.Pedro II-Deodoro;
- Recuperação do circuito I de 44 kV da linha de transmissão Deodoro-Inhoaíba;
- Montagem da subestação de Pavuna e cabine de Honório Gurgel na Linha Auxiliar;
- Reforma da linha de transmissão de 44 kV entre Deodoro e Eng^o Pedreira;
- Implantação do novo sistema de código na Linha Auxiliar e Leopoldina;
- Implantação do sistema telecomunicação em fibra ótica no trecho D.Pedro II-Deodoro;
- Implantação de oito torres metálicas para a linha de rádio em UHF;
- Implementação do sistema de rádio VHF;
- Instalação de 40 equipamentos de rádio para TUE's;
- Execução, em fase final, das obras civis e instalações prediais do Centro de Controle Operacional;
- Recuperação de dez carros motores e vinte e quatro carros reboques acidentados;
- Reabilitação de trens unidades elétricos (TUE's) das séries 800 (SANTA MATILDE) e 900 (COBRASMA);
- Modernização de TUE's série 400 (GE).

c - OPERAÇÃO

- Cadastramento das estações;
- Pesquisa sócio-econômica do usuário;
- Projeto de aplicação da identidade visual da CBTU nos TUE's série 431;
- Pesquisa de opinião pública;
- Elaboração de projeto final de engenharia do futuro pátio e estação de D.Pedro II;
- Estudo do futuro pátio de Deodoro;
- Estudo do futuro pátio de Bangú;
- Conceituação do sistema auxiliar do gerenciamento operacional;
- Projeto das estações de Saracuruna e Campos Elíseos;
- Especificação técnica do ATC nacional;
- Análise do plano diretor;
- Estudo do plano de via no trecho Gramacho-Saracuruna;
- Cadastro de trilhos desgastados por residências da via permanente;
- Montagem de 300 juntas coladas isoladas para modelação da via permanente, trecho D.Pedro II-Deodoro;
- Projeto de quedas de laudos físico e psicológico do pessoal de tração, visando a construção de um modelo previsional para dimensionamento de equipes de maquinistas;
- Sistema de controle de ocorrências ferroviárias;
- Controle de qualidade dos materiais de via permanente/ desgaste de trilhos;
- Licitação de juntas isoladas;

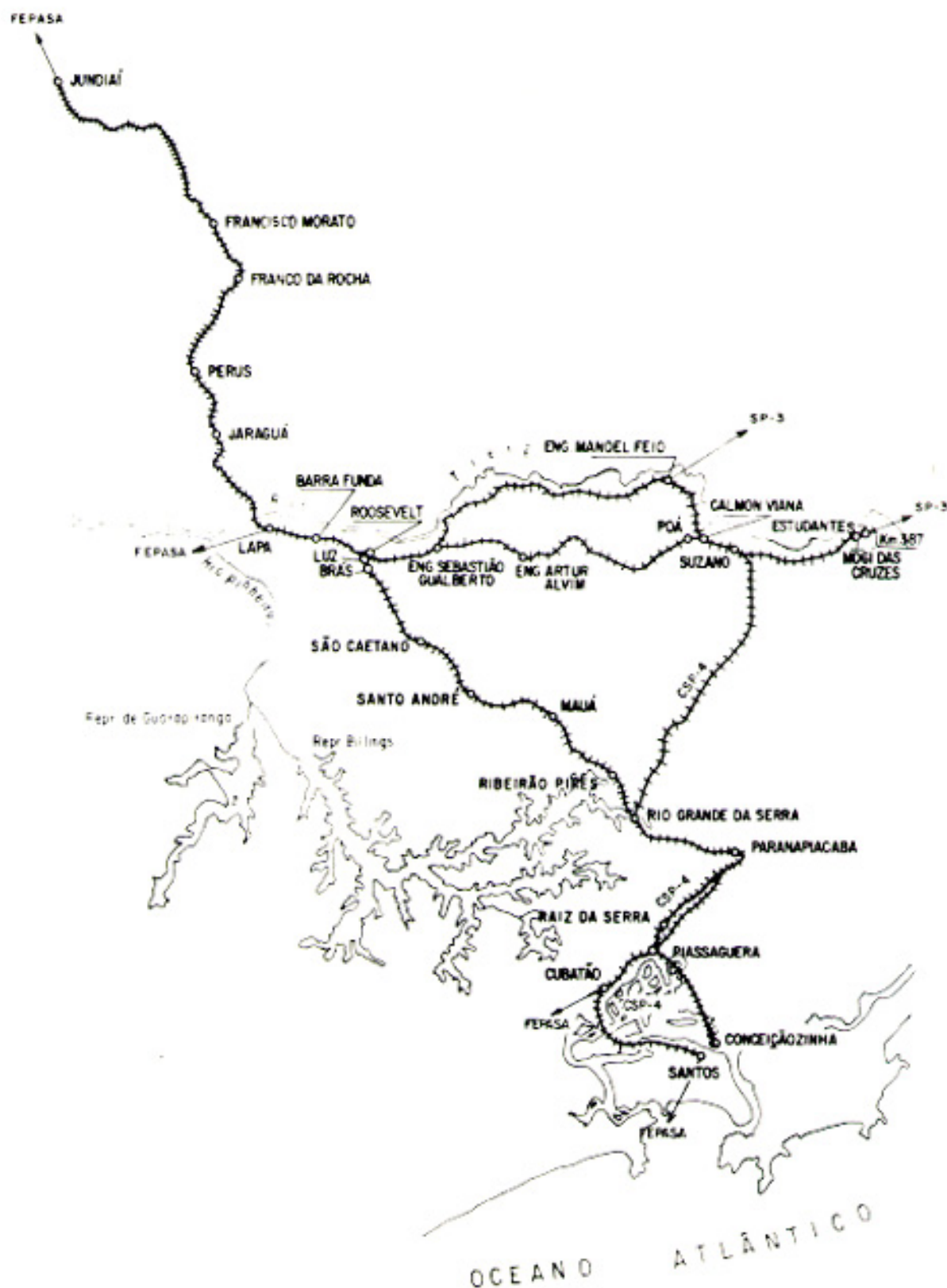
- Levantamento dos equipamentos de via permanente pertencentes ao patrimônio da CBTU;
- Projeto de fundação e do sistema de fixação dos trilhos da 5a. via de rolamento do carretão de Engº de Dentro;
- Estudo das melhorias nas oficinas e abrigos de TUE's;
- Reabilitação dos TUE's das séries 800 e 900;
- Elaboração de instrução e procedimentos de manutenção;
- Elaboração do manual de características técnicas da frota de TUE's da CBTU;
- Acompanhamento da vida útil projetada e real das bolsas de ar dos TUE's da série 900;
- Levantamento das irregularidades apontadas na montagem das buchas dos motores de tração dos TUE's da série 800;
- Levantamento das condições operacionais e de manutenção das locomotivas;
- Acompanhamento do desempenho e disponibilidade dos TUE's das séries 800 e 900;
- Estudo preliminar sobre modernização nos TUE's série 200.
- Levantamento da situação atual da série 100, com vistas a um futuro aproveitamento no subúrbio de Fortaleza.
- Levantamento dos sobressalentes necessários à revisão geral nos TUE's da série 500;
- Levantamento das características técnicas dos carros Pidner e da locomotiva U-12B;
- Estudo referente à nacionalização dos amortecedores nos TUE's da série 800.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

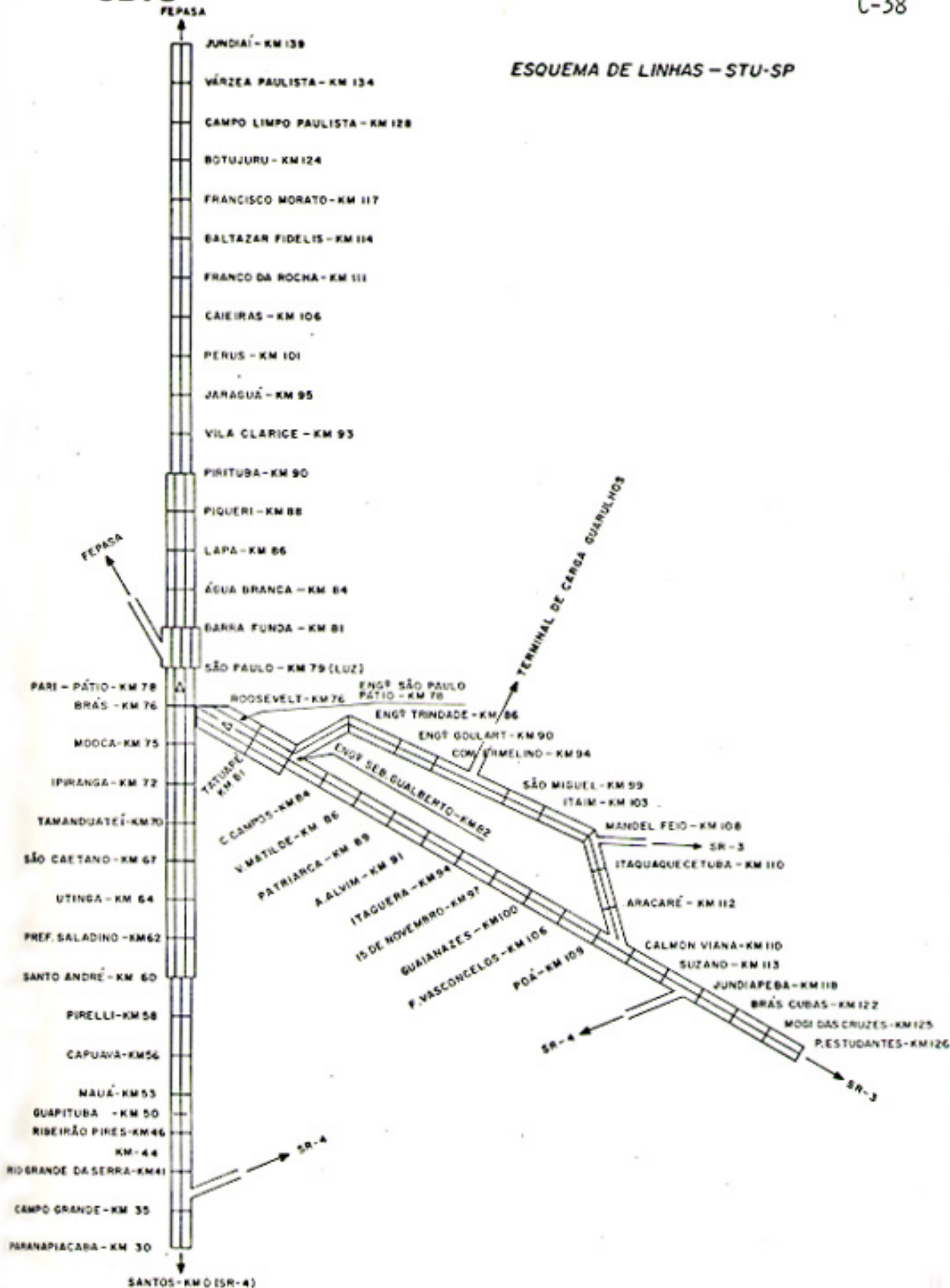
A Companhia vem procurando, de acordo com a disponibilidade de recursos, dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Necessidade de recuperação do Subsistema de Bitola Estreita, incluindo o alargamento da bitola e eletrificação do trecho Gramacho-Saracuruna;
- b - Baixo desempenho dos trens-unidades elétricos das séries 800 (SANTA MATILDE) e 900 (COBRASMA);
- c - Escassez de pátios de estacionamento para facilitar a entrada em circulação de trens nas horas de pico;
- d - Necessidade de subestações de energia para evitar restrições de suprimento na Linha Auxiliar e na Leopoldina;
- e - Furto de cabos de cobre e alumínio, exigindo a sua substituição por cabos de fibra ótica, nos sistemas de telecomunicação e sinalização;
- f - Evasão de rendas e atropelamentos em face da falta de vedação da faixa de domínio.
- g - Consolidação dos leiautes do pátio D. Pedro II, Barão de Mauá e linha Auxiliar;
- h - Maior agilização na estrutura de compras ligadas a implantação visando minimizar atrasos no cumprimento dos cronogramas de obras.

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO



ESQUEMA DE LINHAS - STU-SP



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE SÃO PAULO - STU/SP

A STU teve durante o ano de 1986 o seguinte Superintendente-Geral:

Engº TELMO GIOLITO PORTO

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- Desde 1983, coincidente com a entrada em operação de novos TUE's, a demanda de passageiros pelos trens desta Superintendência vem crescendo linearmente e de forma significativa. Em 1985 o volume de usuários, em termos globais, superou em cerca de 9% o ocorrido em 1984, que foi 15% maior que o de 1983. Em 1986, a demanda observada foi praticamente a mesma do ano anterior.
- Até o primeiro trimestre de 1986 o volume de passageiros transportados vinha diminuindo em relação ao ano anterior; desde então, entretanto, a demanda vem apresentando um crescimento gradativo e uniforme, sujeito apenas às variações sazonais.
- O quadro a seguir mostra a evolução anual da demanda, desde 1982:

DEMANDA PELOS TRENS DA STU/SP

| A N O | MIL PASSAGEIROS | EVOLUÇÃO (%) |
|-------|-----------------|--------------|
| 1982 | 158.491 | 100 |
| 1983 | 171.153 | 108 |
| 1984 | 196.329 | 124 |
| 1985 | 213.933 | 135 |
| 1986 | 213.536 | 135 |

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

PERÍODO 76 / 86(10³)

| ANO | TOTAL | ACRÉSCIMO (%) | |
|------|---------|---------------|-----------|
| | | ANUAL | ACUMULADO |
| 1976 | 111.117 | - | - |
| 1977 | 115.274 | 14,0 | 14,0 |
| 1978 | 144.076 | 25,0 | 42,5 |
| 1979 | 149.352 | 3,7 | 47,7 |
| 1980 | 160.706 | 7,6 | 58,9 |
| 1981 | 160.328 | -0,2 | 58,6 |
| 1982 | 158.491 | -1,1 | 56,7 |
| 1983 | 171.406 | 8,1 | 69,5 |
| 1984 | 196.329 | 14,5 | 94,2 |
| 1985 | 213.933 | 9,0 | 111,6 |
| 1986 | 213.536 | -0,2 | 111,2 |

Os valores até 1981 são estimados e baseados no número de passageiros pagantes.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/SP

(10³)

| MESES | REMUNERADOS | | | | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1986 |
|-----------|-------------|---------|-----------|-------|-----------|---------|-----------|-------|---------------------------|------|--------------|---------------------------|
| | REALIZADO | | VARIÇÃO % | | REALIZADO | | VARIÇÃO % | | REALIZADO | | VARIÇÃO % | |
| | 1985 | 1986 | MENSAL | ANUAL | 1985 | 1986 | MENSAL | ANUAL | 1985 | 1986 | | |
| JANEIRO | 16.899 | 17.208 | - 0,5 | 1,8 | 17.218 | 17.538 | - 0,5 | 1,9 | 639 | 661 | 3,4 | 719 |
| FEVEREIRO | 15.503 | 15.274 | -11,2 | - 1,5 | 15.793 | 15.547 | -11,4 | - 1,6 | 672 | 649 | - 3,4 | 719 |
| MARÇO | 18.164 | 17.272 | 13,1 | - 4,9 | 18.515 | 17.579 | 13,1 | - 5,0 | 701 | 683 | - 2,6 | 722 |
| ABRIL | 16.388 | 17.379 | 0,6 | 6,0 | 16.712 | 17.700 | 0,7 | 5,9 | 688 | 680 | - 1,2 | 717 |
| MAIO | 18.784 | 17.411 | 0,2 | - 7,4 | 19.131 | 17.714 | 0,1 | - 7,4 | 710 | 678 | - 4,5 | 706 |
| JUNHO | 16.523 | 16.891 | - 3,0 | 2,2 | 16.886 | 17.183 | - 3,0 | 1,8 | 689 | 667 | - 3,2 | 715 |
| JULHO | 18.065 | 17.843 | 5,6 | - 1,2 | 18.531 | 18.160 | 5,7 | - 2,0 | 672 | 657 | - 2,2 | 697 |
| AGOSTO | 18.432 | 17.907 | 0,4 | - 2,8 | 18.782 | 18.247 | 0,5 | - 2,8 | 690 | 687 | - 0,4 | 733 |
| SETEMBRO | 17.219 | 18.521 | 3,4 | 7,5 | 17.539 | 18.773 | 2,9 | 7,0 | 681 | 709 | 4,2 | 791 |
| OUTUBRO | 18.967 | 19.128 | 3,3 | 0,8 | 19.317 | 19.408 | 3,4 | 0,5 | 704 | 703 | - | 726 |
| NOVEMBRO | 17.589 | 17.196 | -10,1 | - 2,2 | 17.887 | 17.453 | -10,0 | - 2,4 | 705 | 680 | - 3,6 | 754 |
| DEZEMBRO | 17.298 | 17.985 | 4,6 | 4,0 | 17.618 | 18.234 | 4,8 | 3,5 | 659 | 669 | 1,5 | 764 |
| TOTAL | 209.831 | 210.015 | - | 0,2 | 213.929 | 213.536 | - | - 0,2 | 684 | 677 | - 1,0 | - |

DADOS ESTATÍSTICOS

| ESPECIFICAÇÃO | UNID. | 1985 | 1986 |
|---|--------|-----------|-----------|
| EXTENSÃO DAS VIAS | Km | 191 | 191 |
| (bitola larga 1,60 m) | | | |
| Paranapiacaba até Jundiáí | Km | 109 | 109 |
| Roosevelt até Parada Estudante | | | |
| (tronco) | Km | 50 | 50 |
| Engenheiro Sebastião Gualberto | | | |
| até Calmon Vianna (variante) . | Km | 32 | 32 |
| Eletrificadas | Km | 191 | 191 |
| LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO (1) - Diesel | Un | 18 | 15 |
| CARROS EM TRÁFEGO (1) | Un | 481 | 459 |
| Carros motores | Un | 165 | 155 |
| Carros reboques | Un | 316 | 304 |
| TRENS FORMADOS | Un | 174.734 | 187.484 |
| PASSEGEIROS TRANSPORTADOS | milhar | 213.933 | 213.536 |
| PASSEGEIROS Km (2) | milhar | 4.120.264 | 4.122.425 |
| TONELADAS Km ÔTEIS | milhar | 288.418 | 288.761 |
| TONELADAS Km BRUTAS | milhar | 2.729.665 | 2.342.409 |
| DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO (3) .. | milhar | 1.510 | 1.512 |
| PRODUTIVIDADE | | | |
| Unidade Motriz (4) | milhão | 25,0 | 26,6 |
| Carros (5) | milhão | 8,6 | 9,0 |
| Pessoal (6) | milhar | 833 | 860 |
| OBS.: (1) VALORES MÉDIOS ANUAIS | | | |
| (2) PASSAGEIROS Km (UNIDADE DE TRÁFEGO) | | | |
| (3) TONELADA QUILOMETRO ÔTEIS PASSAGEIROS POR Km DE LINHA | | | |
| (4) UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARROS MOTORES EM TRÁFEGO | | | |
| (5) UNIDADE DE TRÁFEGO POR CARRO (MOTOR E REBOQUE EM TRÁFEGO) | | | |
| (6) UNIDADE DE TRÁFEGO POR EMPREGADO | | | |

DESEMPENHO DA FROTA

Índice de Carregamento

| <u>Ano</u> | <u>Passag.</u> | <u>Nº Viagens</u> | <u>Índice</u> |
|------------|----------------|-------------------|---------------|
| 1985 | 213.933 | 153.436 | 1.394 |
| 1986 | 213.536 | 156.506 | 1.364 |

Carro - Km

| <u>Ano</u> | <u>Total</u> | <u>Média Mensal</u> |
|------------|--------------|---------------------|
| 1985 | 58.529.020 | 4.877.418 |
| 1986 | 54.920.352 | 4.576.696 |

Índice de Regularidade

| <u>Ano</u> | <u>Nº Viagens Realizadas</u> | <u>Nº Viagens Programadas</u> | <u>Índice</u> |
|------------|------------------------------|-------------------------------|---------------|
| 1985 | 153.436 | 154.408 | 99,48 |
| 1986 | 156.506 | 157.897 | 99,18 |

Disponibilidade da frota

| SÉRIE | ÍNDICE DE DISPONIBILIDADE MÉDIA | |
|--------|---------------------------------|------|
| | 1985 | 1986 |
| 101 | 75 | 81 |
| 401 | 84 | 83 |
| 431 | 84 | 83 |
| 400 M | 81 | 79 |
| 400 GE | 61 | 72 |
| 160 | 75 | 72 |
| 900 | 78 | 74 |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1986

Cz\$ 10³

| F O N T E S | | DOTAÇÃO APROVADA |
|-------------|-------------------|------------------|
| MOEDA | DO | 186.310 |
| | PME | 85.352 |
| | BNDDES / OBRA | 266.937 |
| | BNDDES / TUE's | 44.985 |
| | BNDDES / EXIMBANK | 297.251 |
| | B. TOKYO | 45.401 |
| BENS | FINAME | 157.449 |
| | CR. LYONNAIS | 48.078 |
| T O T A L | | 1.131.763 |

Cz\$ 10³

| U S O S | DOTAÇÃO | |
|---|-----------|------------|
| | PREVISTA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 235.042 | 198.652 |
| - Estações e Terminais | 84.973 | 69.674 |
| - Oficinas e Abrigos | 23.011 | 13.893 |
| - Constr.Prédios Operacionais | 400 | - |
| - Construção de Prédios | 6.319 | 5.759 |
| - Estudos, Projetos e Assistência Técnica | 80.801 | 14.490 |
| - Sistema de Eletrificação | 82.520 | 101.474 |
| - Sistema de Sinalização | 6.891 | 5.970 |
| - Sistema de Telecomunicação | 25.225 | 22.825 |
| - Aquisição de TUE's | 539.180 | 500.366 |
| - Modernização de TUE's | 47.401 | 41.108 |
| T O T A L | 1.131.763 | 974.211 |

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP-86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuidade de melhoria das condições de segurança, regularidade e confiabilidade dos sistemas operacionais;
- b - Aumento dos níveis de conforto e segurança dos usuários com a construção e reforma de estações, pátios e novas linhas;
- c - Prosseguimento da implantação das obras referentes à redução do intervalo entre trens para 7,5 minutos nos trechos Francisco Morato-Mauá e Roosevelt-Guaianazes, visando à oferta de transporte de 850.000 passageiros/dia em 1986, 1.000.000 em 1987, 1.200.000 em 1988 e 1.500.000 em 1989.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1986, destacaram-se:

- PASSARELAS: elaborado o projeto estrutural da passarela sobre o pátio de Manoel Feio.
- 25 TUE's - MAPERSA: análise de projetos e inspeções na linha de montagem dos TUE's, na MAPERSA.
- 10 TUE's - MODERNIZAÇÃO - SÉRIE 431: análise de projetos, inspeções e acompanhamento na fabricação nas oficinas de Deodoro.
- PLANO DIRETOR: análise das versões preliminar e final do PD para os trens de subúrbio de São Paulo.
- REDE AÉREA: em elaboração o Projeto de Remodelação da rede aérea para os trechos: Paranapiacaba - Jundiaí, Roosevelt-S.Gualberto, S.Gualberto-C.Vianna, C.Vianna-Estudantes.
Projeto remodelação nas estações de Itaquera e C.Vianna.

- ESTAÇÕES: elaborados projetos, especificações e planilhas para as estações: Poá, Suzano, Calmon Vianna e Manoel Feio. Projeto para implantação da Estação de Lajeado. Projeto para implantação de três novas estações: Jardim S.Paulo, Jardim Romano e Parque Paulistano. Elaborado Plano de Trabalho de remodelação da Estação Roosevelt.
- REMODELAÇÃO DE VIA: projetos para remodelação de infra e superestrutura de via permanente para os trechos: Calmon Vianna-Manoel Feio, Ribeirão Pires-Mauá, Manoel Feio-São Miguel Paulista, Roosevelt-S.Gualberto, S.Gualberto-Engº Goulart, Campo Limpo-Jundiaí, Santo André-Mauá, Pirituba - F. Morato.
- 3a. LINHA: elaborados estudos preliminares e projeto para construção da 3a. linha nos trechos: Santo André - Mauá, Pirituba-Francisco Morato, Mauá-Ribeirão Pires.
- SINALIZAÇÃO: elaboradas especificações técnicas para o Sistema STD. Concepção operacional do futuro CTC da malha de São Paulo.
- TELECOMUNICAÇÕES: elaboradas especificações para o Sistema de Transmissão em fibras óticas e implantação (em desenvolvimento) dos Sistemas de Telecomunicações para modernização do subúrbio de São Paulo.
- OFICINAS: estudos para reforma da oficina da Lapa.
- CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL: localização e início dos estudos e projetos para o CCO do subúrbio de São Paulo.
- VIADUTO: projeto sobre as linhas da CBTU em Ferraz de Vasconcelos.
- PLANO DE VIAS: estudos e definições para elaboração do Plano de Vias, necessário para os projetos de Estações e da 3a. via.
- PÁTIOS: projetos para os pátios de Calmon Vianna e Mogi das Cruzes.

b - OBRAS

Serviços concluídos:

- Construção de 6 km de muros;
- Prolongamento das plataformas em 10 estações, possibilitando a operação de composição com 8 e 12 carros;
- Implantação de sistemas de sinalização e eletrificação em desvios para melhoria das condições operacionais;
- Implantação de três centrais PABX/CPA para telefonia administrativa.

Em andamento:

- Remodelação da via permanente no trecho Engº Gualberto-Calmon Vianna;
- Construção de 3 pontes no Córrego dos Meninos, para eliminar alagamentos frequentes na via;
- Aquisição e recebimento de dormentes de concreto e trilhos;
- Remodelação e ampliação dos pátios de Manoel Feio e de Mauá;
- Construção dos pátios de Guaianazes e Mogi das Cruzes;
- Reforma do pátio da Luz;
- Implantação da segunda via no trecho Mogi das Cruzes - Parada dos Estudantes;
- Construção do novo lavador de TUE's em Jundiapéba;
- Construção da estação de Poá;
- Reforma de seis estações, entre as quais Calmon Vianna e Mogi das Cruzes;
- Duplicação da linha de alimentação para sinalização da zona Leste visando à elevação de 4,4 kV para 13,8 kV;
- Aquisição de 25 trens unidades elétricos (TUE's) fabricados pela MAFERSA, já existindo um sob o regime de comodato, num total de dois recebidos;
- Modernização de TUE's da série 431 (MAFERSA), estando modernizados dois no corrente ano.

c - OPERAÇÃO

- Elaboração dos manuais de manutenção dos novos TUE's em fabricação, inclusive ATC de bordo, sobressalentes e instrumentos;
- Análise do plano diretor;
- Pesquisa sócio-econômica do usuário;
- Conceituação funcional do futuro Centro de Controle Operacional de São Paulo em termos operacionais;
- Conceituação do controle de cargas para o CTC;
- Conceituação do controle de tráfego de passagem do CTC da STU/SP;
- Levantamento do estado de conservação, vida útil residual e avaliação do material rodante;
- Definição do plano de vias;
- Negociações do contrato para aquisição de equipamentos para manutenção do sistema ATC;
- Análise do manual de manutenção do sistema de ventilação anemotérmica utilizado nos TUE's da série 431 modernizado;
- Aprovação dos manuais de manutenção dos TUE's ora em fabricação;
- Levantamento dos sistemas gerenciais de manutenção.

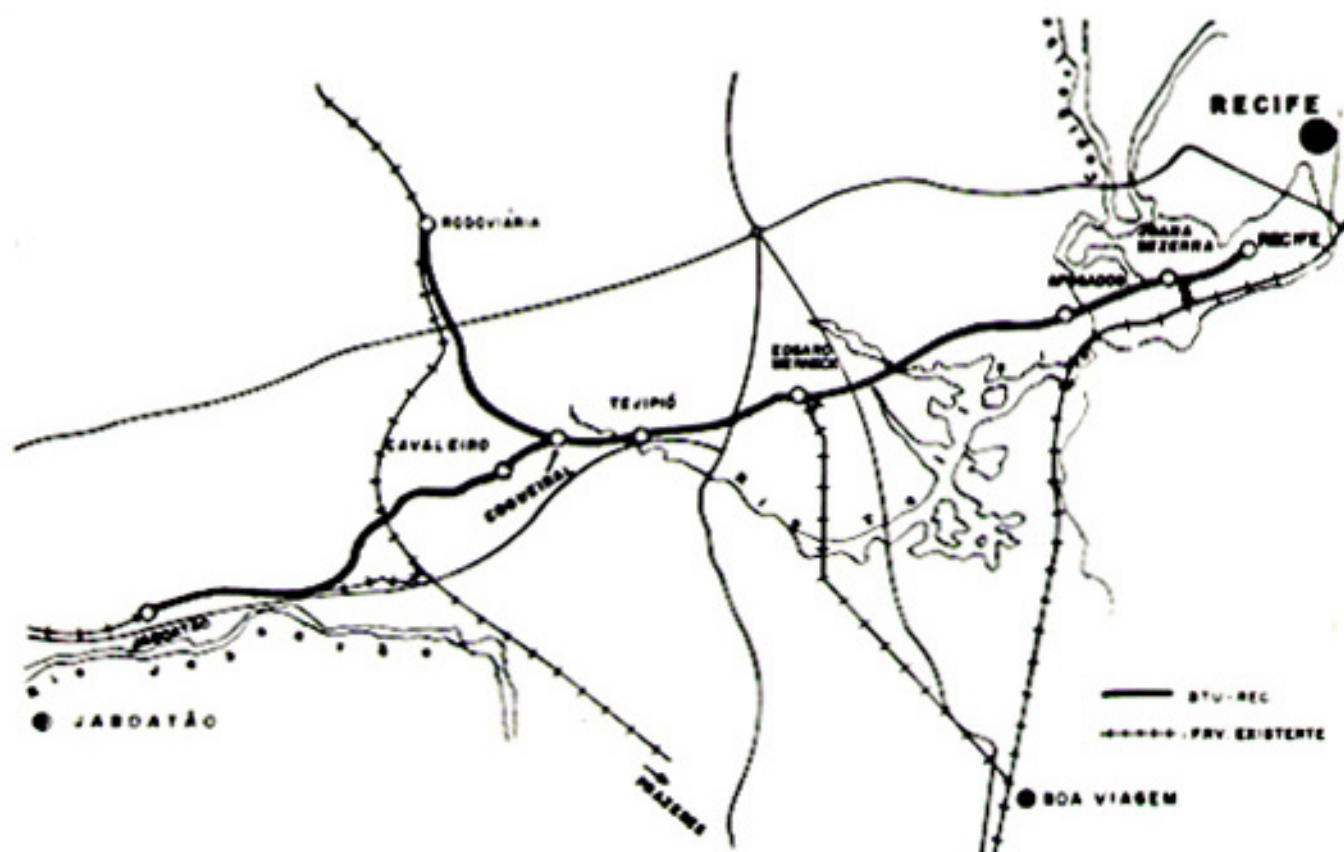
5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

Dentro das limitações financeiras a Companhia vem procurando dar solução a vários problemas, dentre os quais se destacam:

- a - Interferências da circulação dos trens de carga com os de passageiros dos subúrbios;
- b - Enchentes crônicas em diversos trechos, acarretando interrupções de tráfego;

- c - Evasão de renda e atropelamentos devidos à falta de vedação da faixa de domínio;
- d - Falta de materiais de importação para manutenção dos Trens-unidades elétricos da frota de eletrocarros.
- e - Definição do plano de vias, do qual estão penderes os projetos de via permanente, estações e sistemas operacionais.
- f - Aquisição dos dormentes de concreto para o programa de obras.
- g - Definir a política de aquisição de TUE's, para a evolução da capacidade do sistema além de um milhão de passageiros/dia.

REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE



LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE RECIFE - STU/REC

A STU teve durante o ano de 1986 o seguinte Superintendente-Geral:

Arqº WILSON DE QUEIROZ CAMPOS JÚNIOR

1 - RESULTADOS OPERACIONAIS

- O Trem Metropolitano de Recife transportou 16 mil passageiros, em média, nos dias úteis de Mai 86.
- Esta marca correspondeu a um incremento médio de 60% no volume de usuários atendidos nos meses anteriores, e se deveu à ampliação do horário dos trens, que até 08/05 trafegavam de 06:00 às 13:00 horas, e, a partir desta data, ficaram disponíveis para o público até às 20:00 horas, atendendo, assim, a demanda do pico vespertino.
- A demanda média dos meses de junho, julho e agosto foi de 24 mil pass/dia, 50% maior que a de maio e 140% acima da de abril. Este novo incremento teve origem, ainda, na mudança de horário referida acima.
- Em 30/08 foram inauguradas as estações de Barro, Tejipiô e Coqueiral e, então, a demanda de setembro saltou para 44 mil pass/dia, superando em 83% a ocorrida no trimestre anterior.
- Em 30/09 foi inaugurado o trecho da Rodoviária até Coqueiral e o horário de funcionamento dos trens foi novamente alterado, desta vez para o período de 05:00 às 23:00 horas.
- No último trimestre do ano o transporte de passageiros se realizou nos níveis previstos pela Companhia, embora os sistemas de ATC e CPC operassem com falhas e algumas estações não estivessem funcionando.
- O quadro a seguir detalha o comportamento da demanda.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

STU/REC

(10³)

| MESES | REMUNERADOS | | | | TOTAL | | | | MÉDIA DIÁRIA - DIAS ÚTEIS | | | RECORDE DIÁRIO 1986 |
|-----------|-------------|--------|------------|-------|-----------|--------|------------|-------|---------------------------|------|---------------|---------------------------|
| | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | | REALIZADO | | VARIACÃO % | |
| | 1985 | 1986 | MESES | ANUAL | 1985 | 1986 | MESES | ANUAL | 1985 | 1986 | | |
| JANEIRO | - | 206 | - | - | - | 264 | 23,4 | - | - | 9,3 | - | 11,2 |
| FEVEREIRO | - | 185 | - | - | - | 212 | -19,7 | - | - | 8,8 | - | 11,5 |
| MARÇO | - | 211 | - | - | 277 | 240 | 13,2 | 13,4 | 11,6 | 9,8 | -15,5 | 12,1 |
| ABRIL | - | 215 | - | - | 334 | 247 | 2,9 | -26,0 | 11,4 | 9,9 | -13,1 | 11,5 |
| MAIO | - | 372 | - | - | 428 | 424 | 71,7 | -0,9 | 14,4 | 15,8 | 10,0 | 22,7 |
| JUNHO | 81 | 434 | 16,7 | 436 | 212 | 493 | 16,3 | 133 | 7,3 | 20,9 | 186,3 | 26,1 |
| JULHO | 159 | 510 | 17,5 | 221 | 222 | 577 | 17,0 | 171 | 7,1 | 22,0 | 209,8 | 26,1 |
| AGOSTO | 210 | 644 | 26,3 | 207 | 260 | 722 | 25,1 | 178 | 9,3 | 28,1 | 202,1 | 35,7 |
| SETEMBRO | 209 | 1.024 | 59,0 | 390 | 244 | 1.124 | 55,7 | 360 | 10,0 | 44,1 | 331,0 | 59,0 |
| OUTUBRO | 242 | 2.400 | 134 | 892 | 280 | 2.515 | 124 | 798 | 11,6 | 79,2 | 647,2 | 99,4 |
| NOVEMBRO | 242 | 2.120 | -11,7 | 776 | 273 | 2.245 | -10,7 | 722 | 10,9 | 76,1 | 606,4 | 99,4 |
| DEZEMBRO | 185 | 2.455 | 15,4 | 1.227 | 214 | 2.566 | 14,3 | 1.099 | 8,6 | 87,8 | 923,3 | 142,1 |
| TOTAL | 1.327 | 10.776 | - | 712 | 2.744 | 11.629 | - | 323 | 10,0 | 34,3 | 240,0 | - |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1986

a - ESTUDOS E PROJETOS

a - A programação orçamentária da STU/REC para o ano de 1986 ficou limitada aos seguintes valores:

- TERMINAL DE JABOATÃO: procedimentos estudos das linhas 1 e 2 ORCAP 86 terminal. Cz\$ 10³

| F O N T E S | | VALORES |
|-------------|---------------|---------|
| M O E D A | PIN | 60.000 |
| | CONVÊNIO EBTU | 20.000 |
| T O T A L | | 80.000 |

O valor processado em 1986 foi de Cz\$ 56.767 x 10³

b - Além desses recursos existiu um programa de investimento para 1986, a cargo da EBTU, num montante de Cz\$ 405.930 x 10³ (1986), tendo sido executados Cz\$ 405.148 x 10³.

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Extensão do trecho em operação comercial até a estação Rodoviária;
- b - Transporte médio de 90.000 passageiros/dia ao final de 1986;
- c - Realização de obras de entorno das estações para acesso e integração com o sistema viário.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1986, destacaram-se:

- TERMINAL DE JABOATÃO: procedidos estudos das linhas 1 e 2 para este terminal.
- TRENS UNIDADE ELÉTRICOS: realizadas inspeções e acompanhamento de testes, execução de testes tipo, ensaios dinâmicos, para os TUE's em construção na Cia. Industrial S.Matilde.
- REDE AÉREA: realizados testes de comissionamento da rede aérea e subestações, nos trechos Coqueiral-Jaboatão, Coqueiral-Rodoviária e Werneck-Coqueiral.
- SINALIZAÇÃO: acompanhamento dos testes e instalação dos Sistemas ATC, Sinalização de Campo, CPC e CTC, e ATC de bordo dos trens nºs. 1, 2 e 3.
- TELECOMUNICAÇÕES: análise de projetos técnicos e acompanhamento da implantação do Sistema de Telecomunicações e Sistema de Bilhetagem Automática.
- ENTORNO DE ESTAÇÕES: elaboradas documentações para licitação das obras dos entornos das estações: Alto do Céu, Jaboatão e Curado.
- OFICINAS: projetos das oficinas de pequenos reparos de Recife e oficina de Cavaleiro.
- VIA PERMANENTE: análise do projeto final para o trecho Pontezinha-Cabo. Projeto estrutural do viaduto sobre o rio Jaboatão.

5) Material Rodante

- Recebidos em Recife 19 TUE's de quatro carros cada, todos de fabricação nacional (SANTA MATILDE), restan-do para serem entregues em 87, 6 trens-unidades.

b - OBRAS (acumulado até 31 dez 86)

1) Trecho Recife-Werneck (concluído)

- Terraplenagem e infra-estrutura;
- Pontes e Viadutos;
- Edificações;
- Superestrutura.

2) Trecho Werneck-Jaboatão

- Terraplenagem e infra-estrutura (99%);
- Pontes e viadutos (concluído);
- Edificações (91%):
 - . Estações de Barro, Tejipió, Coqueiral, Cavaleiro, Floriano, Engenho Velho e terminal Jaboatão;
- Superestrutura (96%);

Os serviços remanescentes referem-se ao trecho Coqueiral-Jaboatão.

3) Trecho Coqueiral-Rodoviária

- Terraplenagem e infra-estrutura (98%);
- Pontes e viadutos (concluído);
- Edificações (91%):
 - . Estações de Alto Céu, Curado e Rodoviária;
- Superestrutura (96%);

Os serviços remanescentes referem-se a obras nas estações de Curado e Alto do Céu.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

4) Sistemas

- Energia (94%);
- Rede Aérea (97%);
- Sinalização (95%);
- Telecomunicações (94%).

5) Material Rodante

- Recebidos em Recife 19 TUE's de quatro carros cada, todos de fabricação nacional (SANTA MATILDE), restando para serem entregues em 87, 6 trens-unidades.

c - OPERAÇÃO

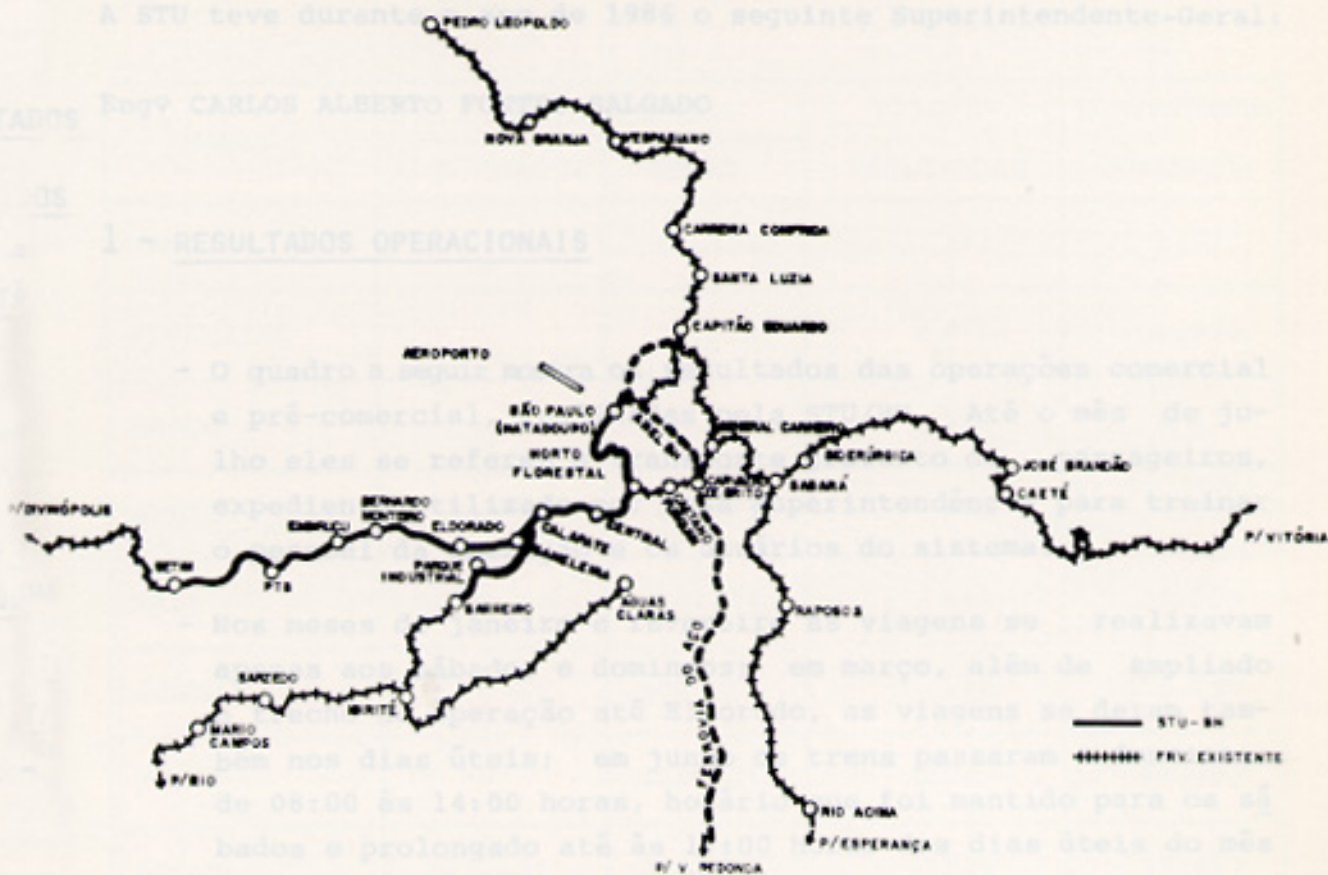
- Testes de comissionamento do CTC;
- Elaboração dos manuais de operação dos sistemas de telecomunicação e sinalização;
- Dimensionamento do pessoal de operação da STU/REC;
- Inauguração do trecho Coqueiral-Rodoviária;
- Ampliação do horário de operação comercial para 05:00 às 23:00 h de domingo a sábado;
- Recebimento de 12 milhões de bilhetes magnéticos para bilhetagem automática;
- Elaboração da lista de sobressalentes não contratuais para o sistema de bilhetagem;
- Desenvolvimento do projeto do sistema ATC;
- Testes de aceitação do sistema de bilhetagem na Estação Santa Luzia;
- Pedidos de importação de material para ATC de bordo, máquinas de chave e TUE's;
- Estudo da alocação de recursos humanos da STU/REC para toda a malha (fase III);
- Acompanhamento da fabricação de TUE's;
- Análise de manuais de manutenção dos TUE's.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

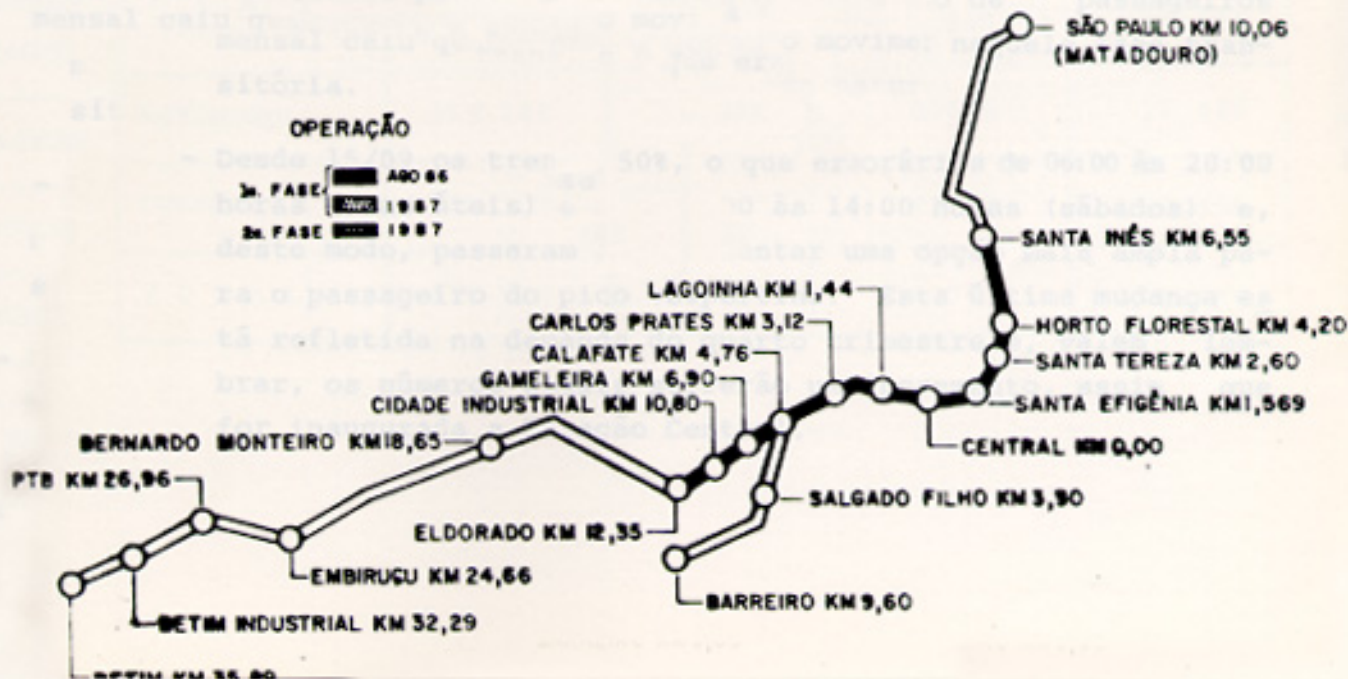
A Companhia vem procurando dar solução aos problemas detectados no sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Operação precária, sem o ATC (Controle Automático de Trens) e CPC (Controle de Potência Centralizada), devido às pendências técnicas levantadas junto ao Consórcio TECNOFER;
- b - Falta de integração com o sistema de transporte rodoviário;
- c - A bilhetagem automática funciona experimentalmente.

REGIÃO METROPOLITANA DE BELD HORIZONTE



LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES



SUPERINTENDÊNCIA DE TRENS URBANOS DE BELO HORIZONTE - STU/BHRESULTADOS OPERACIONAIS

A STU teve durante o ano de 1986 o seguinte Superintendente-Geral:

Eng^o CARLOS ALBERTO FONTES SALGADO

| MESES | REMUNERADOS | | VIAGENS REALIZADAS | QUILÔMETROS PERCORRIDA |
|---|-------------|---------|--------------------|------------------------|
| | | TOTAL | | |
| 1 - RESULTADOS OPERACIONAIS | | 17.583 | 323 | 1.777 |
| FEVEREIRO | | 11.521 | 272 | 1.496 |
| <p>- O quadro a seguir mostra os resultados das operações comercial e pré-comercial, realizadas pela STU/BH. Até o mês de julho eles se referem a transporte gratuito de passageiros, expediente utilizado por essa Superintendência para treinar o pessoal da operação e os usuários do sistema.</p> | | | | |
| MARÇO | | | | |
| ABRIL | | | | |
| MAYO | | | | |
| JUNHO | | | | |
| JULHO | | | | |
| <p>- Nos meses de janeiro e fevereiro as viagens se realizavam apenas aos sábados e domingos; em março, além de ampliado o trecho de operação até Eldorado, as viagens se deram também nos dias úteis; em junho os trens passaram a funcionar de 08:00 às 14:00 horas, horário que foi mantido para os sábados e prolongado até às 17:00 horas dos dias úteis do mês de julho.</p> | | | | |
| AGOSTO | | | | |
| SETEMBRO | | | | |
| OUTUBRO | | | | |
| <p>- A partir de 01/08 o usuário passou a pagar a tarifa de Cz\$. 1,50 para viajar nos trens, e o movimento de passageiros mensal caiu quase 50%, o que era natural naquela fase transitória.</p> | | | | |
| NOVEMBRO | 373.281 | 380.901 | 2.608 | 28.427 |
| <p>- Desde 15/09 os trens funcionam nos horários de 06:00 às 20:00 horas (dias úteis) e das 06:00 às 14:00 horas (sábados) e, deste modo, passaram a representar uma opção mais ampla para o passageiro do pico vespertino. Esta última mudança está refletida na demanda do quarto trimestre e, valem lembrar, os números atuais sofrerão um incremento, assim que for inaugurada a Estação Central.</p> | | | | |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1986

RESULTADOS OPERACIONAISCz\$ 10³ 1986

| MESES | PASSAGEIROS | | VIAGENS | QUILOMETRAGEM |
|-----------|-------------|-----------|------------|---------------|
| | REMUNERADOS | TOTAL | REALIZADAS | PERCORRIDA |
| JANEIRO | - | 17.583 | 323 | 1.777 |
| FEVEREIRO | - | 11.521 | 272 | 1.496 |
| MARÇO | - | 79.527 | 381 | 4.153 |
| ABRIL | - | 85.773 | 440 | 4.796 |
| MAIO | - | 90.287 | 418 | 4.550 |
| JUNHO | - | 132.757 | 798 | 8.698 |
| JULHO | - | 430.935 | 1.802 | 19.642 |
| AGOSTO | 221.631 | 221.631 | 1.802 | 19.642 |
| SETEMBRO | 293.565 | 298.956 | 2.338 | 25.484 |
| OUTUBRO | 414.811 | 422.040 | 2.884 | 31.436 |
| NOVEMBRO | 373.281 | 380.901 | 2.608 | 28.427 |
| DEZEMBRO | 375.707 | 383.447 | 2.706 | 29.495 |
| T O T A L | 1.678.995 | 2.555.358 | 16.772 | 179.596 |

2 - ORÇAMENTO DE CAPITAL DE 1986

3 - OBJETIVOS VISADOS

Cz\$ 10³ 1986

| | F O N T E S | DOTAÇÃO APROVADA |
|-----------|-----------------------|------------------|
| MOEDA | SALDO DISPONÍVEL 1985 | 160.000 |
| | A. EXPRESS | 335.000 |
| | MIDLAND BANK | 193.760 |
| BENS | CRÉDIT LYONNAIS | 167.857 |
| T O T A L | | 856.617 |

Cz\$ 10³ 1986

| U S O S | DOTAÇÃO | |
|----------------------------------|----------|------------|
| | PREVISTA | PROCESSADA |
| - Via Permanente | 242.927 | 175.605 |
| - Estações e Terminais | 165.849 | 145.309 |
| - Oficinas e Abrigos | 37.845 | 23.181 |
| - Constr.Prédios Administrativos | 8.310 | 4.887 |
| - Comissionamento | 2.961 | 21 |
| - Reserva Contingência p/Invest. | 14.745 | 13.972 |
| - Desp. Gerais Investimento | 28.000 | 27.995 |
| - Est. Proj. Assist. Técnica | 55.411 | 46.046 |
| - Sistema Eletrificação | 46.056 | 48.389 |
| - Sistema Sinalização | 46.354 | 37.314 |
| - Sistema Telecomunicação | 28.760 | 23.823 |
| - Aquisição TUE's | 179.399 | 183.585 |
| T O T A L | 856.617 | 730.127 |

Sistema de Sonorização das Estações.

- PLANO DIRETOR: estudo sobre documentos quanto ao transporte da região metropolitana de Belo Horizonte, para a aplicação posterior na análise do Plano Diretor.

- SINALIZAÇÃO: revisão do projeto para a Estação Camaleira.

3 - OBJETIVOS VISADOS

Os recursos do ORCAP 86 permitiram estabelecer basicamente os seguintes objetivos:

- a - Continuação das obras nos trechos Central-Eldorado, Central-Santa Inês e Santa Inês-São Paulo, com prioridade para o primeiro;
- b - Compatibilização dos trabalhos no trecho Central-Eldorado com 12,5 km, inaugurado em 1986 com intervalo entre trens de 15 minutos nessa primeira fase, apresentando uma oferta de transporte de 60.000 passageiros/dia.

4 - TRABALHOS EXECUTADOS

a - ESTUDOS E PROJETOS

Entre as atividades desenvolvidas nesta área, no ano de 1986, destacaram-se:

- TÚNEIS SANTA INÊS I E II: elaborados os projetos executivos para construção dos túneis Santa Inês I e II e seus emboques, incluindo aqueduto, passarela e cortinas atirantadas.
- TRENS UNIDADE ELÉTRICOS: acompanhamento dos testes, inspeções e ensaios, dinâmicos e de rotina. Testes dinâmicos no 1º TUE para Belo Horizonte.
- REDE AÉREA: testes de comissionamento da rede aérea e subestações.
- TELECOMUNICAÇÕES: testes de comissionamento dos cabos principais no trecho Lagoinha-Cidade Industrial, e do Sistema de Sonorização das Estações.
- PLANO DIRETOR: estudo sobre documentos quanto ao transporte da região metropolitana de Belo Horizonte, para aplicação posterior na análise do Plano Diretor.
- SINALIZAÇÃO: revisão do projeto para a Estação Gameleira.

b - OBRAS (acumulado até 31 dez 86)

1) Trecho Central-Sta.Inês a Central-Eldorado:

- Infra-estrutura Centro-Eldorado (concluído);
- Pátio Central (93%);
- Pátio Horto - 2a. fase (15%);
- Pontes Arrudas-Gameleira, Arrudas-Calafate (concluído);
- Viaduto Curitiba-Leste, Oeste, Damas Ribeiro (concluído);
- Superestrutura Centro-Eldorado (98%);
- Estações de Lagoinha, Carlos Prates, Gameleira, Cida de Industrial, Calafate e Eldorado (concluído);
- Estação Central (75%);
- Oficina de Eldorado e Carlos Prates (concluído);
- Prédio da estação do Horto (SR-2) - (43%);
- Prédio da estação do Horto (T.Metropolitano) - (85%);
- Terminal rodoviário de Eldorado (96%);
- Prédio da estação de Sta.Tereza (3%);
- Prédio da estação de Sta. Efigênia (2%).

2) Trecho Sta.Inês-Matadouro

- Muros de arrimo, bueiros e plataforma (35%);
- Contenção do córrego do Onça (56%);
- Passagem superior Av. Contagem (7%);
- Prédio do complexo de manutenção São Paulo (72%);
- Prédio estação do bairro São Paulo (68%).

3) Sistemas (trecho Central-Eldorado)

- Energia (100%);
- Rede Aérea (97%);
- Sinalização (69%);
- Telecomunicação (73%).

4) Material Rodante

- Foram recebidos 3 TUE's de quatro carros cada, todos de fabricação nacional (COBRASMA).

c - OPERAÇÃO

- Pesquisa sócio-econômica do usuário;
- Projeto de comunicação visual da STU/BH;
- Ampliação do horário da operação para 06:00 às 20:00 h de 2a. a 6a. feira e das 08:00 às 14:00 h aos sábados;
- Análise de documentação técnica, sob o ponto de vista da manutenção do sistema de sinalização;
- Negociações da lista de sobressalentes para sinalização;
- Elaboração de novo leiaute e dimensionamento da oficina de Matadouro;
- Estudo relativo a aquisição de equipamento de usinagem de rodas;
- Empréstimo do TUE 911, da STU/RJ, visando a permitir a inauguração do trecho inicial;
- Especificação de equipamentos para a oficina eletromecânica de Matadouro.

5 - PRINCIPAIS PROBLEMAS

A Companhia vem procurando dar solução a vários problemas detectados no Sistema, dentre os quais se destacam:

- a - Falta de trens - O serviço comercial hoje realizado utiliza toda a frota da STU/BH (3 TUE's). A reserva operacional é constituída de um TUE série 900 emprestado pela STU/RJ;
- b - Demora na assinatura da renovação do crédito, esquema de financiamento comprador e a conclusão da renegociação com a COBRASMA que possibilitará a retomada da fabricação dos TUE's;

- c - Uma nova ampliação do horário do serviço comercial ocasionará uma falta de pessoal operativo nas áreas das estações, dos trens e da segurança;
- d - Deficiência de pessoal, instalações e recursos materiais na manutenção.
- e - Construção dos túneis Sta. Inês; fundamental para garantir a continuidade da ligação Horto-^{São Paulo}Matadouro,
- f - Assinatura do aditivo pela Mendes Júnior.

CONCLUSÃO

Uma retrospectiva das realizações da Companhia no ano de 1986 permite mencioná-lo como um período de trabalho fecundo e administração tranqüila.

No que pese a substituição parcial, em abril, de sua Diretoria, as atividades da Companhia não sofreram nenhuma solução de continuidade.

A vida financeira e orçamentária transcorreu em clima de normalidade, assim como as tarefas a cargo da administração de apoio.

Ampliaram-se os meios de gerenciamento dos recursos humanos mediante a aprovação de valiosos instrumentos como o novo Plano de Cargos e Salários e o Modelo Conceitual de Recursos Humanos e Organizacionais.

Implementaram-se estudos tendo por objetivo o desenvolvimento institucional para proporcionar à Companhia reformas descentralizadas de sua estrutura e dotar suas Superintendências de Trens Urbanos da conveniente autonomia para maior capacidade de ação.

A integração ao Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes - PRODEST, do Ministério dos Transportes, ensejou à CBTU a oportunidade de participar de forma permanente, no conjunto dos órgãos modais, do planejamento globalizado do Ministério, respondendo pelo transporte ferroviário urbano de passageiros.

No contexto do PRODEST programou-se a futura absorção dos sistemas de trens suburbanos, hoje operados pela RFFSA, de Fortaleza, Natal, João Pessoa, Maceió e Salvador, além de Recife (Linha Sul) e Belo Horizonte (Bitola Métrica), ampliando sobremodo o campo de atuação da Companhia.

A operação dos sistemas de subúrbios do Rio de Janeiro e de São Paulo, como dos trens metropolitanos de Recife e Belo Horizonte propiciou o transporte, no ano, de 457 milhões de passageiros, mesmo se considerarmos a diminuição da produção no sistema do Rio de Janeiro, em relação a 1985.

Essa retração, todavia, foi em parte ocasionada pelo aumento do intervalo entre trens, decorrente das interrupções necessárias às obras destinadas à implantação de modernos sistemas de sinalização e telecomunicações que virão permitir, em futuro próximo, aumentar substancialmente a oferta de viagens.

Prosseguiram-se os programas de modernização e recuperação de antigos trens-unidades elétricos e aquisição de novos.

Inauguraram-se novos trechos nos trens metropolitanos de Recife e Belo Horizonte que logo entraram em operação para benefício das populações daquelas regiões por eles servidas. Foi dada continuidade às obras para a conclusão de novos trechos. Restabeleceu-se o tráfego entre Santa Cruz e Itaguaí, no sistema do Rio de Janeiro.

Essas e muitas outras realizações podem ser extraídas da leitura do presente Relatório Anual de 1986 que nos dá, Diretores e funcionários da CBTU, a confortável sensação da missão cumprida.

ATIVO

| CIRCULANTE | ESTE EXERCÍCIO Cr\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cr\$ |
|---|-------------------------|----------------------------|
| <u>Disponibilidades</u> | | |
| Bens Numerários | 429.764,00 | 151.913,91 |
| Banco Conta Movimento | 844.237.776,54 | 79.483.430,42 |
| Banco Conta Vinculada | 41.922.454,32 | 1.243.767,92 |
| Rendas em Trânsito | 41.872.070,27 | 4.014.905,37 |
| Valores Retidos em Garantia | <u>115.348.905,00</u> | <u>11.762.222,47</u> |
| | 913.011.743,63 | 79.551.793,35 |
| <u>Direitos Realizáveis no Exercício Seguinte</u> | | |
| Contas a Receber | 29.413.457,20 | 35.790.433,41 |
| Provisão p/Créditos de Liquidação Duvidosa | <u>(882.409,57)</u> | <u>-</u> |
| | <u>28.531.047,64</u> | <u>35.790.433,41</u> |
| Depósitos Compulsórios - BACEN | 85.267.742,94 | 767.235.902,71 |
| Títulos e Valores Mobiliários | 177.751.504,35 | 149.599.975,20 |
| Antecipações Contratuais | 967.077.387,79 | 115.841.963,06 |
| Adiantamentos e Suprimentos | 9.237.658,46 | 2.963.426,16 |
| Valores Conversíveis em Ações | 48.493,29 | 18.230.631,00 |
| <u>Estoque (nota 1)</u> | | |
| Materiais | 276.322.949,61 | 79.593.944,20 |
| Materiais em Poder de Terceiros | 583.707.740,62 | - |
| Produtos em Processo de Fabricação | 355.574,40 | 992.394,76 |
| Materiais em Trânsito | 72.311.536,50 | 90.181.201,19 |
| Materiais de Consumo | <u>1.431.487,11</u> | <u>426.375,51</u> |
| | <u>976.809.637,24</u> | <u>171.182.935,72</u> |
| Despesas Pagas Antecipadamente | 392.915,95 | 973.739,49 |
| Outros Direitos | <u>1.553.020,81</u> | <u>35.853,47</u> |
| | 2.205.970.164,01 | 1.242.243.540,64 |
| TOTAL DO CIRCULANTE | 3.118.983.907,64 | 1.321.812.636,19 |
| A Transportar | 3.118.983.907,64 | 1.321.812.636,19 |

[Handwritten signature]

| | ESTE EXERCÍCIO | EXERCÍCIO ANTERIOR |
|--|--------------------------|--------------------------|
| | R\$ | R\$ |
| Transporte | 3.118.981.907,64 | 1.311.612.636,19 |
| REALIZÁVEL A LONGO PRAZO | | |
| Depósitos Compulsórios e Judiciais | 29.140.239,92 | 5.165.941,70 |
| FGTS - Depósitos Não Optantes | 21.405.092,45 | 24.760.224,74 |
| Empréstimos Compulsórios - ELETROBRÁS | 949.921,20 | 462.541,92 |
| Empréstimos Compulsórios - FMD | <u>420.551,00</u> | - |
| TOTAL DO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO | 31.915.804,57 | 30.389.708,46 |
| PERMANENTE | | |
| <u>Investimentos</u> | | |
| Participações p/Incentivos Fiscais Valor Original Atualizado | 139.396,41 | 155.804,93 |
| Participações em Outras Empresas Valor Original Atualizado | <u>263.607,71</u> | <u>82.377,54</u> |
| | 403.004,12 | 238.182,47 |
| <u>Imobilizado (nota 2)</u> | <u>28.201.505.723,24</u> | <u>15.221.066.929,57</u> |
| <u>Diferido (nota 3)</u> | | |
| Despesas Pré-Operacionais | <u>351.001.807,09</u> | <u>101.532.278,04</u> |
| TOTAL DO PERMANENTE | 28.552.910.574,45 | 15.322.842.890,08 |
| TOTAL DO ATIVO | 31.723.400.286,66 | 16.675.039.234,71 |
| TOTAL DO EXERCÍVEL A LONGO PRAZO | 6.407.208.202,44 | 6.407.208.202,44 |
| PERMANENTE | 1.174.406.144,70 | 1.174.406.144,70 |

[Handwritten signature and initials]

REC 42.357.453/0001-26 FASE 575.207,00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 2006

PASSIVO

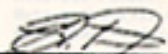
| CIRCULANTE | ESTE EXERCÍCIO R\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR R\$ |
|---|-------------------------|---------------------------|
| <u>Fornecedores e Prestadores a Pagar</u> | 473.403.077,31 | 39.154.981,04 |
| <u>Encargos de Financiamentos</u> | 204.926.767,34 | 39.173.872,03 |
| <u>Outras Exigibilidades</u> | | |
| Consignações | 3.079.202,45 | 2.099.942,49 |
| Salários e Encargos a Pagar | 92.576.476,51 | 25.913.913,58 |
| Impostos a Pagar | 3.332.298,45 | 3.519.540,06 |
| Provisões Diversas | 26.171.155,57 | 17.959.731,52 |
| Outras Contas a Pagar | <u>3.649.707,01</u> | <u>1.602.171,16</u> |
| | 88.722.779,99 | 61.104.868,79 |
| TOTAL DO CIRCULANTE | 767.302.844,26 | 199.473.721,88 |
| EXIGÍVEL A LONGO PRAZO | | |
| <u>Instituições Financeiras (nota 5)</u> | | |
| Financiamento em Moeda Nacional | 2.767.641.819,79 | 306.410.108,30 |
| Financiamento em Moeda Estrangeira | <u>3.276.479.721,42</u> | <u>1.865.509.622,10</u> |
| | <u>6.044.121.541,21</u> | <u>2.171.919.730,40</u> |
| FCTIS - Depósitos Não Optantes | 21.405.092,45 | 24.760.274,74 |
| Empresas Controladas e Coligadas | 332.011.148,81 | 118.333.913,96 |
| Outras Contas a Pagar | <u>13.575.508,27</u> | <u>2.474.178,21</u> |
| TOTAL DO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO | 6.407.103.300,44 | 2.321.188.047,91 |
| A Transportar | 7.174.406.144,70 | 2.520.661.769,79 |

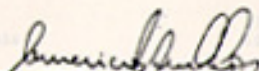
[Handwritten signature]

| | ESTE EXERCÍCIO | EXERCÍCIO ANTERIOR |
|---|--------------------------|--------------------------|
| | Cr\$ | Cr\$ |
| Transporte | 7.174.406.144,70 | 72.520.661.769,79 |
| PATRIMÔNIO LÍQUIDO | | |
| <u>Capital Social (nota 4)</u> | | |
| Capital Social Subscrito | 32.037.643.649,03 | 3.749.211.069,74 |
| <u>Reserva de Capital</u> | | |
| Reserva de Car. Monet. do Capital Realizado | 8.332.010.271,32 | 8.265.473.000,29 |
| Reserva de Reavaliação | 3.733.070.110,36 | 2.206.059.238,77 |
| Reserva de Incentivos Fiscais | - | 216.264,57 |
| Reserva com Recursos Especiais | <u>846.437.453,23</u> | <u>379.475.420,36</u> |
| <u>Reserva de Contabilidade e Provisão</u> | <u>32.511.756.472,57</u> | <u>10.794.014.924,33</u> |
| <u>Lucros (ou Prejuízos) Acumulados</u> | - | (318.849.328,21) |
| TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO | 24.549.402.142,96 | 14.154.377.464,92 |
| TOTAL DO PASSIVO | 31.723.008.206,64 | 16.675.039.234,72 |

RECEITAS E DESPESAS NÃO OPERACIONAIS

| | | |
|--|----------------|----------------|
| Resultados de Atividade e Recuperação | 124.350,27 | 4.825.225,15 |
| Resultados de Venda de Bens Patrimoniais | 179.201,21 | 4.024.224,27 |
| Resultados de Dividendos Percebidos | 700,42 | 400,40 |
| Outras Receitas | 17,30 | 2.411.957,90 |
| Resultado de Perdas Cambiais de | 110,49 | 193.233.799,14 |
| Resultado de Transação Financeira de Contas | 161.779.328,19 | 143.847.376,43 |
| Despesas de Transação das Operações Comerciais | 264.211.909,16 | 179.753.543,09 |
| Despesas de Administração | 419.028.183,04 | 419.028.183,04 |
| Despesas de Exercício | 279.847.074,27 | 279.847.074,27 |
| | 269.649.704,27 | 269.649.704,27 |


CARLOS ALOISIO RABELLO
 Diretor de Adm. e Finanças


AMÉRICO MARIA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente



ANTÔNIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-RJ 025510-2

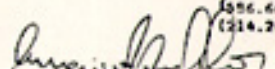
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - COTU
 CGC 42.357.483/0001-26 FRR: 575.227,00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1984

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO DO EXERCÍCIO

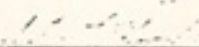
| | ESTE EXERCÍCIO Cr\$ | EXERCÍCIO ANTERIOR Cr\$ |
|--|-------------------------|----------------------------|
| RECEITAS E DESPESAS OPERACIONAIS | | |
| Receitas dos Transportes Ferroviários | 271.000.207,61 | 125.000.939,23 |
| Receitas dos Serviços | 20.196.203,76 | 3.779.816,44 |
| Subvenções Corrente para Operação | 2.751.230.921,00 | 982.773.294,00 |
| SALDO NO INÍCIO DO EXERCÍCIO | 3.042.438.974,44 | 3.111.644.005,47 |
| DESPESAS OPERACIONAIS | | |
| Despesas de Conservação e Manutenção | 778.747.938,80 | 311.644.731,59 |
| Despesas de Operações | 740.612.339,76 | 273.904.728,73 |
| Despesas de Administração | 426.513.371,00 | 268.092.238,99 |
| Outras Despesas Operacionais | 4.590.464,29 | 2.160.854,71 |
| Depreciações | 519.557.032,32 | 182.453.024,35 |
| | 2.470.016.206,67 | 1.038.453.583,37 |
| RESULTADO OPERACIONAL | 372.422.767,77 | 73.188.506,30 |
| RECEITAS E DESPESAS NÃO OPERACIONAIS | | |
| Receitas de Aluguéis e Arrendamentos | 25.516.195,77 | 4.833.105,55 |
| Resultado na Venda de Bens Patrimoniais | 10.409.241,91 | 4.056.224,19 |
| Receitas de Dividendos Recebidos | 1.960,62 | 903,60 |
| Outras Receitas | 73.297.787,58 | 5.431.937,96 |
| Resultado de Variação Cambial de Contratos | (858.387.130,85) | (352.235.999,39) |
| Resultado de Correção Monetária de Contratos | (141.775.210,19) | (44.847.878,62) |
| Despesas financ. (líquidas das Receitas Financeiras) | (466.221.507,10) | (109.745.043,69) |
| Outras Despesas Não Operacionais | (125.056.553,00) | (31.124.385,34) |
| Resultado da Correção Monetária do Exercício | 893.540.224,97 | 136.364.208,89 |
| RESULTADO NÃO OPERACIONAL | (586.660.924,29) | (387.266.706,88) |
| RESULTADO DO EXERCÍCIO | (214.246.156,52) | (314.078.400,58) |

Diretor de Adm. e Finanças


CARLOS ALOYSIO RABELLO
 Diretor de Adm. e Finanças


AMÉRICO NAJA DE VASCO CELOS NETO
 Diretor Presidente

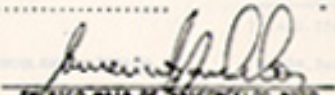
ESTADO CARLOS DE
 Contador CRC-RJ 023510-2

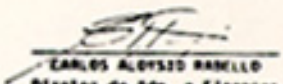

ANTÔNIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-RJ 023510-2

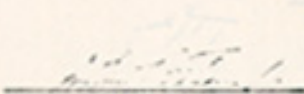
COMPANHIA PARASELERA DE TRENS URBANOS - COMU
 CEC 42.357.453/0001-06 FREN 375.007,00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1976

DEMONSTRAÇÃO DOS LUCROS OU PREJUÍZOS ACUMULADOS

| | ESTE EXERCÍCIO C/5 | EXERCÍCIO ANTERIOR C/5 |
|---|-------------------------|---------------------------|
| SALDO NO INÍCIO DO PERÍODO | (318.849.328,23) | (1.493.866,42) |
| Correção Monetária do Saldo Inicial | (220.490.421,54) | (3.277.041,01) |
| SALDO AJUSTADO E CORRIGIDO | (539.345.750,77) | (6.770.907,43) |
| Prejuízo do Exercício | (214.246.118,52) | (314.078.400,58) |
| LUCROS OU PREJUÍZOS ACUMULADOS | (553.791.869,29) | (318.849.328,23) |
| REVERSÃO DE RESERVAS DE CAPITAL | | |
| Reservas de Subvenções para Investimentos | 732.463.657,10 | - |
| Reservas de Doações | 48.032,10 | - |
| Reservas de Incentivos Fiscais | 196.739,54 | - |
| Reservas de Recursos Especiais | 1.083.250,05 | - |
| SALDO NO FIM DO PERÍODO | (318.849.328,23) | (318.849.328,23) |


 AMÉRICO MAIA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente

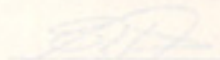

 CARLOS ALOYSIO HAMILLO
 Diretor de Adm. e Finanças

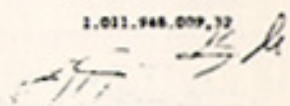

 ANTONIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-NJ 027510-2

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - COTR
 CDD 42.357.403/0001-24 FRT 535.207,00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1965

DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS

| | ESTE EXERCÍCIO C/5 | EXERCÍCIO ANTERIOR C/5 |
|---|--------------------------|---------------------------|
| 1 - ORIGEM DOS RECURSOS | | |
| Do aumento de Reservas por Correção Monetária | 9.867.475.184,97 | 8.310.891.534,79 |
| Do aumento de Reservas por Reavaliação | - | 2.206.059.278,77 |
| Do aumento do Passivo Exigível a Longo Prazo | 4.069.270.354,82 | 2.274.481.889,55 |
| Da redução do Ativo Realizável a Longo Prazo | 3.355.132,29 | - |
| Do aumento de Reservas de Incentivos Fiscais | - | 13.292,41 |
| Do aumento de Reservas de Recursos Especiais | 794.203,19 | 30.753,58 |
| Do aumento de Reservas de Subvenção p/Investimentos | 740.941.002,33 | 175.705.045,30 |
| Do aumento de Reservas por Doações | 40.350,00 | - |
| | <u>14.701.896.352,60</u> | <u>12.977.196.746,28</u> |
| 2 - APLICAÇÕES DE RECURSOS | | |
| Na aquisição de direito do Ativo Permanente | 13.230.067.684,37 | 11.620.932.652,11 |
| No aumento do Ativo Realizável a Longo Prazo | 24.857.228,42 | 30.237.684,27 |
| Na redução do Passivo Exigível a Longo Prazo | 3.355.132,29 | - |
| Prejuízo do Exercício | 214.246.158,52 | 314.070.400,58 |
| | <u>15.472.156.203,60</u> | <u>11.965.248.736,96</u> |
| 3 - AUMENTO OU REDUÇÃO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO | | |
| | 1.229.340.149,00 | 1.011.948.009,32 |


 CARLOS ALÍPIO BASILLE
 Diretor de Adm. e Finanças


 CARLOS CARLOS DE FIGUEIREDO
 Presidente

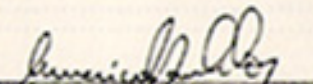
COMPANHIA BRASILEIRA DE TRÊS UNIDADES - CSTU
 CGC Nº. 357.483/0001-24 FONE 375.287.00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1965

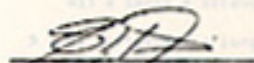
DEMONSTRAÇÃO DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS

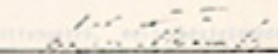
PROFISSIONAL RESPONSÁVEL

a - DEMONSTRAÇÃO DA VARIAÇÃO DO CAPITAL E FUNDOS

| Componentes | Início do exercício | Fim do exercício | Variação |
|--------------------------------|---------------------|------------------|------------------|
| Ativo Circulante | 1.721.812.634,26 | 3.118.991.907,64 | 1.397.179.273,38 |
| Passivo Circulante | (199.477.721,88) | (167.302.846,26) | (167.829.122,38) |
| Capital Social | 1.122.334.914,38 | 2.351.679.063,38 | 1.229.344.149,00 |
| Fundamentos de Investimentos | | | |
| Reservas e Provisões | | | |
| Outros Investimentos Temporais | | | |
| Empréstimos de Amortização | | | |
| Investimentos Delimitados | | | |


 ARNALDO MAIA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente


 CARLOS ALOYSIO RABELO
 Diretor de Adm. e Finanças


 ANTONIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-AJ 023510-2

COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS - CBTU
 CGC 47.357.483/0001-26 FRAZ 379.287-00
 BALANÇO PATRIMONIAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1986

NOTAS EXPLICATIVAS

PRINCIPAIS PRÁTICAS CONTÁBEIS

- 1 - As principais práticas contábeis adotadas na elaboração das demonstrações financeiras podem ser resumidas como segue:
- a - a Companhia adota o regime de competência de exercício para registro de suas operações;
 - b - os estoques foram avaliados pelo custo médio de suas aquisições;
 - c - as depreciações foram calculadas pelo método linear, às taxas usuais.

- 2 - Os valores líquidos das contas do Ativo Imobilizado, após a competente correção monetária, estão assim distribuídos:
- | Descrição | Valor em Moeda Nacional | Valor em Dólares |
|--|------------------------------|-----------------------|
| Via Permanente, Edifícios e Instalações | R\$ 12.093.963.175,92 | US\$ 193.800 |
| Equipamentos de Transportes Ferroviários | R\$ 10.995.500.960,57 | US\$ 193.700 |
| Equipamentos de Transportes Rodoviários | R\$ 51.134.107,79 | US\$ 770.100 |
| Máquinas e Ferramentas | R\$ 573.133.508,59 | US\$ 870.800 |
| Outras Imobilizações Tangíveis | R\$ 57.400.224,48 | US\$ 775.200 |
| Imobilizações em Andamento | R\$ 3.531.453.083,66 | US\$ 54.310 |
| Imobilizações Intangíveis | R\$ 1.210.969,43 | - |
| TOTAL | R\$ 20.201.505.723,24 | US\$ 6.960.110 |

- 3 - As despesas de Custeio das Superintendências de Trens Urbanos do Recife e de Belo Horizonte, cujas construções dos trilhos de superfície encontram-se em andamento foram diferidas, proporcionalmente à execução da obra, como "Despesas Pré-Operacionais e Amortizar" e seus custos foram corrigidos monetariamente.

- 4 - O Capital Social está representado por 78.819.030.188 (setenta e oito bilhões, oitocentos e dezanove milhões, trinta mil e cento e oitenta e oito) ações ordinárias nominativas sem valor nominal.

- 5 - As obrigações a longo prazo provenientes de financiamentos em Moeda Nacional e Estrangeira, estão posicionadas da seguinte forma:

[Assinatura]
 DANIEL RIBEIRO APARELLO
 Diretor de Adm. e Finanças

[Assinatura]
 PAULO CARLOS DE FARIAS
 Contador DRC-RJ 023320-2

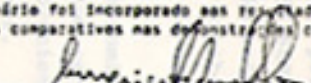
[Assinatura] *[Assinatura]*

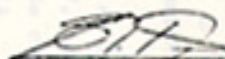
FINANCIAMENTOS

R\$ Cx\$ 10*

| Agente Financeiro | Valor Original | Acréscimos em 31.12.66 | | | Total |
|------------------------------|------------------|------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| | | Principais | Corr. Monetária | Variação Cambial | |
| 1 - MOEDA NACIONAL | 306.410 | 2.215.124 | 146.426 | 95.702 | 2.763.662 |
| BNOES | 306.410 | 2.215.124 | 146.426 | 95.702 | 2.763.662 |
| 2 - MOEDA ESTRANGEIRA | 1.869.210 | 392.437 | - | 1.014.073 | 3.275.500 |
| American Express | 495.403 | - | - | 228.492 | 702.095 |
| Bank Of Tokyo | 238.598 | - | - | 150.007 | 388.605 |
| Libra Bank | 419.400 | - | - | 176.200 | 595.600 |
| Midland Bank | 367.150 | - | - | 154.175 | 521.325 |
| Credit Lyonnais | 228.079 | - | - | 150.403 | 378.482 |
| Mitsui & Co. Ltd. | 122.380 | 190.354 | - | 159.746 | 472.480 |
| Credit Lyonnais | - | 141.577 | - | 13.718 | 155.295 |
| Mitsui - Cont. 001/84 | - | 32.284 | - | 1.932 | 34.216 |
| TOTAL "1" + "2" | 2.175.620 | 2.607.561 | 146.426 | 1.110.575 | 6.040.142 |

6 - A empresa, seguindo orientação da Secretaria de Receita Federal confeccionou um balanço extraordinário relativo aos meses de Janeiro e Fevereiro de 1966 onde constaram ajustes decorrentes do Plano de Estabilização Econômica, cujos valores resultaram em um ganho de Cr\$67.455,05 (Sessenta e sete mil, setecentos e trinta e cinco cruzados e cinco centavos). Esse balanço extraordinário foi incorporado aos resultados relativos a todo o exercício social de 1966 não aparecendo, portanto, em termos comparativos nas demonstrações contábeis.


 AMÉRICO WAJDA DE VASCONCELOS NETO
 Diretor Presidente


 CARLOS ALOYSIO HADELLO
 Diretor de Adm. e Finanças


 ANTONIO CARLOS DE FIGUEIREDO
 Contador CRC-N.º 023510-2



CBTU

Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Estrada Vinte e Nove de Abril, 77 - Rio de Janeiro - Brasil
CEP 20012 - Telefone (021) 286 1900 - Telex (021) 22701 CBTU BR

20

PARECER

- 1 - O Conselho Fiscal da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, ao examinar o Relatório Anual da Diretoria e o Balanço Geral da Companhia, relativos ao exercício de 1986, tem a registrar as seguintes considerações:

- O orçamento próprio inicial da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, bem como sua reformulação, foram devidamente aprovados pela Secretaria de Orçamento e Finanças - SOF, da SEPLAN/PR. A execução orçamentária e financeira do exercício respeitaram os limites e condicionantes estabelecidos no Programa de Despesas Globais - PDG da Companhia.
- Para atender aos seus compromissos em 1986, a Companhia contou, inclusive, com recursos financeiros do Tesouro Nacional e os provenientes de operações de crédito internas e externas.
- A Demonstração do Resultado do Exercício registra um prejuízo bastante inferior ao do exercício anterior. Para tal fato contribuiu a significativa elevação das receitas próprias não operacionais, o que evidencia substancial melhoria de seu gerenciamento.
- O prejuízo do exercício, adicionado ao acumulado anterior, elevou-se a Cz\$ 753.791.918,27, valor esse absorvido integralmente por reservas de capital, de acordo com o que faculta o artigo 344 do Decreto 85.450, de 04 Dez 80 (Regulamento do Imposto de Renda), e o entendimento do Auditor Externo.



CBTU

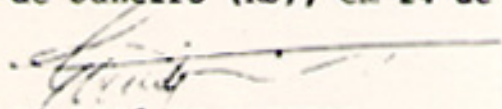
Companhia Brasileira de Trens Urbanos

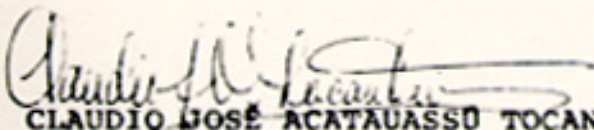
Estrada Vinte e Quatro 77, Rio de Janeiro, Brasil
CEP 20011 - Telefone (021) 266-1992 - Telex (021) 22791 TRAU BR

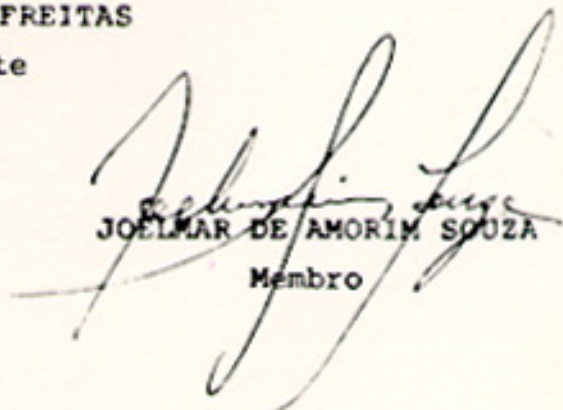
- O relatório anual descreve, de forma conveniente, as atividades do exercício, demonstrando o estágio em que se encontram os programas em curso, a par do balanço e demais demonstrativos financeiros da Companhia, evidenciando em nível adequado, as operações e análise de sua situação patrimonial.

2 - Em face do exposto, os Membros do Conselho Fiscal da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, usando de suas atribuições legais e estatutárias, tendo em vista o Relatório da Diretoria, o Balanço Patrimonial, as Demonstrações do Resultado do Exercício, de Lucros ou Prejuízos Acumulados, das Origens e Aplicações de Recursos, as Notas Explicativas referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1986, os demais elementos oferecidos pela Entidade e o Relatório e o Parecer do Auditor Independente, cujas conclusões adotam, são de parecer que as Demonstrações Financeiras representam a Posição Patrimonial da Companhia em 31 de dezembro de 1986, encontrando-se em condições de serem aprovadas pela Assembleia Geral Ordinária.

Rio de Janeiro (RJ), em 24 de Março de 1987.


EULER JOSÉ DE FREITAS
Presidente


CLAUDIO JOSÉ ACATAUASSU TOCANTINS
Membro


JOELMAR DE AMORIM SOUZA
Membro